Die Anwendung und wirtschaftliche Bedeutung der Aktiengesellschaft im Betriebe der Seeschiffahrt.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

der hohen philosophischen Fakultät

der

Vereinigten Friedrichs-Universität Halle-Wittenberg

ACAD. LANDWIRTSCH. BIBL.

vorgelegt von

Walther Stenzel
Stettin.

Halle a. S.
Buchdruckerei Hohmann
1909.

Gedruckt mit Genehmigung der philosophischen Fakultät
der Universität Halle.

Referent: Geh.-Rat Prof. Dr. **Conrad.**

Volhard
dz. Dekan.

Dem Andenken meiner Eltern.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41548101_0066

Inhaltsverzeichnis.

I. Teil.

Die Anwendung der Aktiengesellschaft im Betriebe der Seeschiffahrt.

Seite

Einleitung: Begriff und Geschichte des Seeschiffahrtsbetriebes . . . . . 1—5

Heutige Formen des Seeschiffahrtsbetriebes . . 5—6

Erste Aktiengesellschaften im Betriebe der Seeschiffahrt . . . . . 6—10

Geschichte und heutiger Stand der Schiffsaktiengesellschaften in Deutschland . . . . . 10—26

Die Schiffsaktiengesellschaft im Auslande . . . 26—38

II. Teil.

Die wirtschaftliche Bedeutung der Aktiengesellschaft im Betriebe der Seeschiffahrt.

Einleitung . . . . . 39—40

Kapitalkraft:

Wirtschaftliche Grundlagen der deutschen Grossschiffahrt und die durch sie gestellten Anforderungen . . . . . 40—50

Seite

Kapitalbewegung bei Norddeutschem Lloyd und Hamburg-Amerika-Linie . . . . . 50—54
Kapitalien aller deutschen Gesellschaften . . 54—56
Durch Kapitalkraft ermöglichte Einrichtungen, die Sicherung und Ausdehnung des Betriebes bezwecken . . . . . 56—64
Durch Kapitalkraft ermöglichter Schnelldampfer-Betrieb . . . . . 64—69
Risikoverteilung . . . . . 69—81
Organisation . . . . . 81—87
Verbandsbildung . . . . . 87—104
Subventionierte Gesellschaften . . . . . 104—108
Rentabilität . . . . . 108—115
Wohlfahrtseinrichtungen . . . . . 115—117
Besondere Bedeutung der Grossbetriebe . . . . 118—121
Zusammenfassung . . . . . 122—123

Litteratur.

Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften.

Jahrbuch der Rhedereien und Schiffswerften 1906. Hamburg 1907.

Internationale Schiffsregister des Germanischen Lloyds, Berlin, des Bureaus Veritas, Paris und des englischen Lloyds, London.

Nautikus, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen, Berlin.

Verzeichnis der Schiffsneubauten 1907/8, herausgegeben vom Germanischen Lloyd.

Schmoller, Geschichtliche Entwicklung der Unternehmung. (Jahrbuch für Ges. und Verwalt., Bd. 17).

Fitger, E., Entwicklung der Seeschiffahrt. Schrift 103 des Vereins für Sozialpolitik.

Peters, M., Entwicklung der deutschen Rhederei seit Beginn des 19. Jahrhunderts bis zur Begründung des Reichs. Jena.

Colin, A., La navigation commerciale au 19e siècle. Paris 1901.

Schrödter, C. Die englische Handelsschiffahrt. Halle 1906.

Thiess, K., Deutsche Schiffahrt und Schiffahrtspolitik der Gegenwart. Leipzig 1907.

Thiess, K., Organisation und Verbandsbildung. Berlin 1903.

Thiess, K, Die Hamburg-Amerika-Linie. Pan-Verlag. Berlin 1906.

Himer, L., Hamburg-Amerika-Linie. Hamburg 1907.

Gutmann, Th., H.-A.-L., eine volkswirtsch. Studie.

Neubaur, Festschrift des Norddeutschen Lloyds. 1907.

Wiedenfeld, K., Die nordwesteuropäischen Welthäfen. Berlin 1901.

Greve, W., Schiffahrtssubventionen Hamburg 1903.

Thiess, K., Die Entwicklung der H.-A.-L. von 1847—1901. Jahrb. f. Nat. u. Stat., Bd. 21, 1901.

Dix, A., Deutschland auf den Hochstrassen des Weltwirtschaftsverkehrs. Jena 1901.

Entwicklungen der deutschen Seeinteressen im letzten Jahrzehnt. Berlin 1905 (Reichsdruckerei).

Gesellschaftsberichte.

Baasch, E., Hamburgs Handel und Verkehr im 19. Jahrh 1901.

Erster Teil.

Die Anwendung der Aktiengesellschaft im Betriebe der Seeschiffahrt.

Die Unternehmungsform der Aktiengesellschaft ist in zwei von einander unabhängigen Formen in Italien und in Holland entstanden. Während sie sich in Italien aus dem im Mittelalter wichtigen Institut der Commenda und der offenen Handelsgesellschaft bildete, die beide Geld- und Creditgeschäften, aber auch dem Betriebe der Seeschiffahrt dienten, entstand sie im Norden unmittelbar aus diesem Betriebe. In diesem muss die Aktiengesellschaft also Bedingungen gefunden haben, die ihr Entstehen einerseits begünstigten, andrerseits werden aber auch diese günstigen Bedingungen eine grosse Anwendung dieser Unternehmungsform in ihm hervorgerufen haben. Wir finden dies bestätigt in der Tatsache, dass in Hamburg und Bremen das Aktien- und Anleihekapital der Seeschiffahrtsgesellschaften Ende 1906 fast 550 Millionen Mark betrug. Demnach muss die aktiengesellschaftliche Unternehmungsform grosse Bedeutung für den Betrieb der Seeschiffahrt wie für die Volkswirtschaft haben.

Unter dem Betriebe der Seeschiffahrt oder der Rhederei versteht man den Teil des Transportgewerbes, der sich mit

der Beförderung von Gütern oder Personen zur See befasst. Während früher der Rhedereibetrieb mit der eigentlichen kaufmännischen Tätigkeit mehr oder weniger eng verknüpft war, ist er im 19. Jahrhundert ein vollständig selbständiger geworden.

In der Abhandlung über die geschichtliche Entwicklung der Unternehmung[1]) gibt Schmoller eine Uebersicht über den Seeschiffahrtsbetrieb in früheren Jahrhunderten. Wie wir im klassischen Altertum einen genossenschaftlichen und erst spät einen grossen kapitalistischen Schiffahrtsbetrieb in der Hand reicher Unternehmer finden, so wird auch in den ersten Jahrhunderten des Mittelalters im Süden wie im Norden der Betrieb der Seeschiffahrt genossenschaftlich von allen Interessenten der Schiffahrt betrieben. Dieselben Personen waren dabei Krieger und Händler, Fischer und Schiffer, Eigentümer und Matrosen, wie es die Umstände gerade erforderten. Diesen Zustand, der Ungeschiedenheit nach Klassen, Beruf und Besitz, also relative Gleichheit verlangte, finden wir bis zum 11. Jahrhundert, denn das älteste der Seerechte, das von Amalfi lässt deutlich das genossenschaftliche Verhältnis, bei dem alle Beteiligten, auch die Seeleute als Unternehmer beteiligt sind, erkennen. Im 12. und 13. Jahrhundert hatte schon eine Differenzierung der Beteiligten stattgefunden, im pisanischen Seerechte finden wir drei Gruppen schon; erstens die Seeleute und Bewaffneten, die in der Hauptsache schon gemietete Personen waren, zweitens die Eigentümer und drittens Ladungsinteressenten, das heisst Kaufleute, die das Schiff gemeinsam

---

[1]) Schmoller, Geschichtliche Entwicklung der Unternehmung (Jahrb. f. Ges. und Verwaltung, Bd. 17).

gemietet hatten. Im venetianischen Seerecht des 13. Jahrhunderts finden wir, dass die Bedeutung der Rheder, also der Eigentümer allmählich hervortritt: einer von ihnen befindet sich als Vertreter auf dem Schiffe. Sonst sind Rheder und Ladungsinteressenten gleichberechtigte Gruppen. Von dem 14. Jahrhundert ab treten die genossenschaftlichen Formen ganz zurück. Die Rheder sind eine Art gesellschaftliche Betriebsunternehmung geworden, der geschäftsführende von ihnen befindet sich auf dem Schiffe und leitet es; die Mannschaft ist ganz von ihm abhängig, die befrachtenden Kaufleute haben Frachtverträge mit den Rhedern abgeschlossen, d. h, wie Schmoller sagt, die Rhederei ist eine Unternehmung geworden, die auf Rechnung eines oder mehrerer Gesellschafter Schiffe baut, kauft oder in Commando nimmt, das Arbeitspersonal anstellt und durch Beförderung von Personen und Waren einen Gewinn zu machen sucht. In dieser Form konnte der Schiffbau, Verkehr und der Handel sich leichter und rascher entwickeln, Grösseres leisten, das zunehmende Personal von Interessenten, Kapitalisten, Schiffern, Händlern und Matrosen leichter zum entsprechenden Zusammenwirken bringen. Das Personal zerfällt jetzt arbeitsteilig in ganz verschiedene Gruppen, die verschiedenen sozialen Klassen angehören, die mit ihren Sonderinteressenten, ihrer verschiedenen Bildung und Hantierung nicht mehr in den Rahmen der Genossenschaft hineinpassen, aber durch das komplizierte System von Gesellschafts-, Handels-, Fracht- und Dienstverträgen bei grösserer Freiheit der Einzelnen, doch zu einheitlichem Zwecke im Rahmen bestimmter Gewohnheiten sicher zusammenwirken. Diese Organisation des Betriebes der Seeschiffahrt, die wir schon im 15. und 16. Jahrhundert finden,

ist dann auch in den folgenden die herrschende gewesen. Noch heute wird durch unser Handelsgesetzbuch dieser Betrieb der Rhederei geregelt. Neben ihm hat es natürlich auch viele grosse Kaufleute in allen Seestädten gegeben, die im Anschlusse an ihre kaufmännische Tätigkeit mit ihnen allein gehörenden Schiffen Rhederei betrieben. Als Erweiterung der gesellschaftlichen Rhederei finden wir sodann die grossen Handelskompanien mit ihren Tausenden von Gesellschaftern. Die Hauptform des Betriebes der Seeschiffahrt ist aber bis weit ins 19. Jahrhundert die Partenrhederei gewesen. Mehrere an der Schiffahrt beteiligte Kaufleute taten sich zusammen, erwarben ein oder mehrere Schiffe und ernannten einen von ihnen zum eigentlichen, zum Korrespondenzrheder. Gehörte zum Betriebe nur ein Schiff, so war Korrespondenzrheder und Kapitän meistens dieselbe Person. Bei grösserem Betriebe war der Rheder jedoch dauernd auf dem Lande tätig. An dieser Partenrhederei beteiligten sich auch oft ausser den Kaufleuten andere an der Seeschiffahrt Interessierte, so die Schiffer, ihre Verwandten und Freunde, die Schiffbauer, die so rascher eine Baugemeinschaft zusammenbrachten und leichter Aufträge erhielten, Handwerker, die für das Schiff Arbeit und Ausführungsgegenstände lieferten. Auch an anderen Orten wohnende Kaufleute beteiligten sich, um so ihre Geschäftsverbindungen zu sichern. In dieser Betriebsform der Rhederei, die sich nach der Grösse des einzelnen Betriebes mehr oder weniger mit der eigentlichen kaufmännischen Tätigkeit verband, rief das Entstehen der Dampfschiffahrt eine grosse Umwälzung hervor. Da der Betrieb von Dampfern ganz andre Anforderungen an die Rheder stellte, als der der Segelschiffe, musste eine grosse Arbeitsteilung

eintreten, die Rheder mussten immer mehr finanzielle und geschäftliche Leiter des Unternehmens werden, während die Kapitäne zu rein seemännischen Leitern herabsanken und die Spekulation mit den Waren Aufgabe der eigentlichen Kaufleute wurde. Kann man so die Dampfschiffahrt die Schöpferin des modernen Seeschiffahrtsbetriebes nennen, so ist eine weitere Folge ihrer Anwendung auch das Eindringen der aktiengesellschaftlichen Unternehmungsform in diesen Betrieb. Die Kapitalien, die der Bau eines Dampfers erforderte, konnte ein Kaufmann nur schwer zusammen bringen. Ausserdem war für eine Person das Risiko dieses neuen Unternehmens auch zu gross. Da nun ferner die Dampfschiffe zuerst nur in regelmässigen Linien rentierten, hierzu aber, um ein Stocken der Verbindung zu vermeiden, mehrere Schiffe nötig waren, konnten die ersten Dampferrhedereien nur in Form von Aktiengesellschaften entstehen. Diese Unternehmungsform hat in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts den Rhedereibetrieb in ungeahnter Weise erobert, sie allein ermöglicht auch nur einen Grossbetrieb, wie ihn die heutige Weltwirtschaft nötig macht.

Heute finden wir in der Rhederei also drei Unternehmungsformen angewandt, von denen die eine, die aktiengesellschaftliche immer mehr die anderen zu verdrängen im Begriff ist. Als einfachste Form haben wir die von einem Rheder mit einem oder mehreren eigenen Schiffen auf eigne Rechnung und Gefahr ausgeübte Rhederei. Die zweite Form ist die in früherer Zeit herrschende Partenrhederei. Zwei oder mehrere Kaufleute tun sich zum Betrieb eines oder mehrerer Schiffe zusammen. Wollen sie sie nicht alle selbst die Geschäfte leiten, so ernennen sie einen von ihnen zum Korrespondenzrheder, der sie alle

jedoch in gleicher Weise verpflichtet. Die Rheder haften persönlich oder in einigen Fällen nur mit Schiff und Fracht. Nach ihren Parten erhalten sie Anteil am Gewinn, oder müssen sie die Verluste decken. Die dritte Form ist die gesellschaftliche, bei der sich eine grosse Zahl von Gesellschaftern zusammen tun, die die Gesellschaft jedoch nicht selbst leiten, sondern sich nur mit einer bestimmten Geldeinlage beteiligen und nur mit dieser haften. Das Charakteristische der Einzelrhederei ist unabhängige und selbständige Leitung, aber geringe Kapitalkraft bei hohem Risiko. Bei der Partenrhederei haben wir grössere Beteiligung und so grössere Kapitalkraft und auch dementsprechend vermindertes Risiko. Endlich bei der Aktien-Gesellschaft finden wir grosse Beteiligung, unbeschränkte Kapitalkraft und geringes Risiko.

Die älteren Aktiengesellschaften im selbständigen Seeschiffahrtsbetriebe finden wir in England, das seit Jahren in der Schiffahrt am weitesten vorangeschritten war. Im Jahre 1824 wurde in London die noch heute bestehende General Steam Navigation Company gegründet, die die erste Dampferlinie der Welt zwischen London, Hamburg und Rotterdamm eröffnete. Dieser Gesellschaft folgte 1837 die Oriental und Peninsular Steam Navigation Company, die einen Postdienst von London nach Gibraltar und Lissabon aufnahm, der 1842 nach Indien ausgedehnt wurde. Ebenso wie die ersten europäischen Dampferlinien von englischen Aktien-Gesellschaften eingerichtet wurden, so auch die erste regelmässige Ueberseelinie. Im Jahre 1839 wurde für den Westindien- und Mittelamerikadienst die Royal Mail Steamship Company gegründet, die ebenso wie die Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, noch heute besteht.

Im Jahre 1847, als Deutschland seine erste grössere Schiffahrtsaktiengesellschaft erhielt, bestanden in London schon 5 solche Unternehmungen. Zu den 3 genannten waren 1840 die Pacific Steam Navigation Company und 1845 die Bombay Steam Navigation Company hinzugekommen. Als erste der Dampferaktiengesellschaften Liverpools, des zweitgrössten Hafens Englands, waren 1840 mit starker Staatssubvention die Cunard Line, die älteste der nach Amerika fahrenden Linien und für den Verkehr mit Südamerika die Pacific Line gegründet worden. So besass England, dessen Schiffahrt schon dank seiner günstigen Lage sehr entwickelt war, auch schon sehr früh eine grosse Dampferflotte, die die herrschende Stellung der englischen Flotte weiter stützte.

Von grösstem Schaden für die Schiffahrt der europäischen Länder war die 1651 erlassene englische Navigationsakte, durch die sich England zum unbestrittenen Vermittler der gesamten Einfuhr und Ausfuhr Europas gemacht hatte. Durch sie war auch die deutsche Rhederei, die auch infolge der deutschen Kleinstaaterei keinen rechten Aufschwung nehmen konnte, vom Weltmeer abgeschnitten und so hauptsächlich auf das Ostseegebiet angewiesen. Erst als die Navigationsakte 1849 und 1852 aufgehoben waren und das deutsche Reich gegründet war, war für die deutsche Schiffahrt die Möglichkeit einer Entwicklung gegeben, die sich in ungeahnter Weise vollzogen hat.

Prof. Thiess stellt in seiner Schrift über die deutsche Schiffahrt einige interessante Vergleiche an[1]). Deutschland hatte 1874 eine Flotte von 1 Million Reg. Tons, 1905 eine

---

[1]) Thiess, K., Deutsche Schiffahrt und Schiffahrtspolitik S. 20.

solche von $3^1/_2$ Millionen. Da in jenem Jahre die Weltflotte ungefähr $19^3/_4$ Millionen ausmachte, ergibt sich ein Anteil von 5,2 % für jenes Jahr, da 1905 die Weltflotte auf 36 Millionen gestiegen war, so beträgt der Anteil jetzt fast 10 %. Das Steigen der Dampferflotte, auf der die Leistungsfähigkeit einer Flotte beruht, zeigen folgende Zahlen. Die Weltdampferflotte stieg von $5^1/_4$ Millionen, also auf das 6fache. Die deutsche Flotte 234000 auf 3 Millionen, also auf das 13fache. Setzt man, um die Leistungsfähigkeit der Flotte auszudrücken 1 Dampfer-Reg. Tonne = 3 Seglertonnen, so ergibt sich in den letzten 10 Jahren ein Steigen der Leistungsfähigkeit in der Weltflotte um 70 %, in der deutschen um 159 %.

Den ersten aktiengesellschaflichen Betrieb und zugleich den ersten Versuch einer Dampfschiffahrt in Deutschland stellt der 1827 in Stettin gegründete Dampfschiffsverein auf Aktien dar. Dies Unternehmen ist jedoch nicht zu den Seeschiffahrtsbetrieben zu rechnen, da es nur eine Verbindung von Stettin über das pommersche Haff nach Swinemünde herstellen sollte. Der Stettiner Gesellschaft folgte eine Lübecker sehr schnell. Hier war seit 1824 eine Dampferverbindung nach Kopenhagen und Lübeck von einem Lübecker Kapitän und eine Verbindung zwischen Lübeck und Petersburg von einer englischen Rhederei unterhalten worden. Im Jahre 1827 wagte die Lübecker Kaufmannschaft Kapitalien zum Bau und Betrieb von Dampfern eigner Flagge zusammenzubringen. In kurzer Zeit waren 600000 M. in 200 Aktien für eine Linie Lübeck-Petersburg zusammen gebracht. — Dass sich auch kleinere Häfen an der Gründung von Aktiengesellschaften beteiligen, zeigt Wolgast, ein kleiner pommerscher Hafen.

Im Jahre 1839 war hier unter Leitung eines unternehmenden Kaufmannes der „Wolgaster Schiffsbau- und Rhederei-Aktienverein“ gegründet worden. Die Schiffe der Gesellschaft machten Fahrten zwischen Europa und Südamerika. Da die Gesellschaft gut geleitet wurde, konnte sie ziemlich bedeutende Dividende verteilen. — Bald folgten auch Gesellschaften im Nordseegebiet. Das Verdienst dieser ist es, der deutschen Schiffahrt die Weltmeere eröffnet und die glänzende Entwicklung von der Küstenschiffahrt zur alle Meere durchkreuzenden Weltschiffahrt bewirkt zu haben. Die erste Gesellschaft ist hier die 1839 gegründete Hamburger Hanseatische Dampfschiffahrtsgesellschaft, die Fahrten zwischen Hamburg und Hull einrichtete, um den grossen Verkehr zwischen den beiden Häfen, der in den Händen englischer Rhedereien war, den eignen Dampfern zuzuführen. Das Aktienkapital betrug 300000 M. Banko. 1847 folgte die Hamburg-Amerika-Linie, die zuerst jedoch nur Segelschiffahrt betrieb und erst 1855 zur Dampfschiffahrt überging. Gleich als Dampfergesellschaft gegründet wurde 1857 der Norddeutsche Lloyd. Die letzten beiden Gesellschaften haben sich ein Ruhmesblatt nicht nur in der deutschen, sondern auch in der gesamten Weltschiffahrt erworben. Sie stellen heute die grössten Dampfergesellschaften der Welt dar. Auf sie muss man daher bei einer Betrachtung der wirtschaftlichen Bedeutung der Schiffahrtsgesellschaften hauptsächlich zurückgehen.

Unter den ersten grösseren Aktiengesellschaften der übrigen Länder ist die unter Mitwirkung des bremischen Staates und einflussreicher Deutscher gegründete amerikanische Ocean Steam Navigation Comp., die eine Verbindung zwischen New-York und Bremen herstellte und so ein

Vorläufer des Norddeutschen Lloyds war, zu nennen. Die erste Dampfergesellschaft Frankreichs ist die Companie Générale Transatlantique, die 1861 aus der 1855 gegründeten Gesellschaft der Gebrüder Pereire hervorging. Die Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij, die erste grössere Gesellschaft Niederlands ist auch schon früh, im Jahre 1856 entstanden.

Während sich so eine grosse Reihe von Gesellschaften schon in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts bildeten, hat die eigentliche Ausdehnung des aktiengesellschaftlichen Betriebes in der Rhederei erst in den letzten 4 Jahrzehnten stattgefunden. Erst in dieser Zeit hat sich der riesige Aufschwung des Welthandels, der zwar einerseits die Folge der sich entwickelnden Schiffahrt ist, aber auch andrerseits auf die Entfaltung derselben ebenso wirkte, vollzogen. Von 1800—1850 ist der Welthandel schätzungsweise von 6 auf 17 Milliarden gestiegen, 1885 betrug er 60, 1900 : 80, 1902 : 90, 1905 : 100 Milliarden. An diesen Summen hat der Seehandel einen Anteil von $^4/_5$. Für Deutschland betrug er 1872 ungefähr 3 Milliarden, 1900 dagegen fast 7 Milliarden. Dieser Entwicklung entspricht das Anwachsen der deutschen Flotte von 1 Million im Jahre 1874 auf $3^3/_4$ Millionen 1907. Diese glänzende Entfaltung ist durch die Anwendung der Dampfschiffahrt und der aktiengesellschaftlichen Unternehmungsform hervorgerufen worden. Grundlage für sie war allerdings die Gründung des deutschen Reiches. Vor 1870 finden wir weder eine bedeutende Seeschiffahrt noch blühende Aktiengesellschaften. Wie eng die Geschichte der Aktiengesellschaften mit der der Dampfschiffahrt zusammen hängt, zeigt die deutsche Rhederei in den ersten Jahren der Anwendung der Dampfschiffahrt von 1850 ab.

In der Zeit von 1850—1870 finden wir kaum nennenswerte Fortschritte in der Dampfschiffahrt, dementsprechend auch nur sehr wenige Aktiengesellschaften. Nach dem statistischen Werke von Peters[1]) gab es in Preussen 1851 5 Seedampfer von zusammen 1400 Tonnen. 1871: 41 von 5500 R. T. England dagegen steigerte in der gleichen Zeit seinen Bestand an Dampfern von 100000 auf 1 Million R. T. In Memel finden wir 1869 unter 48 Rhedereien eine Aktiengesellschaft, die zwar die grösste war, aber nur Segelschiffe besass Günstiger als in Memel war die Lage der Dampfschiffahrt in Königsberg. Aber obwohl 1860 bereits 30 % des Tonnengehalts aller eingehender Schiffe, Dampfer waren, besass die Königsberger Rhederei keine eignen Dampfer. Einzelne Rheder hatten zwar Versuche mit der Dampfschiffahrt gemacht, aber da ihre Kapitalkraft nicht für den regelmässigen Betrieb, der mehrere Dampfer erforderte, ausreichte, scheiterten diese Versuche stets bald. Zu Aktiengesellschaften kam es in Königsberg erst Anfang der 70er Jahre. — Danzig hatte in der Mitte des letzten Jahrhundert nur sehr wenig Dampferverkehr. 1860 waren von den eingelaufenen Schiffen nur 8 % des Raumgehaltes Dampfer. Ende der 50er Jahre war hier jedoch schon der erste Versuch mit eigenen Dampfschiffen gemacht worden. Zu dem Zwecke war eine Rhedereigesellschaft auf Aktien gegründet worden. Die 3 Dampfer besassen zusammen 600 R. T. Aber bereits 1860 wurde das Unternehmen aufgelöst. $^2/_3$ des Aktienkapitals hatte die Gesellschaft verloren. In den Ostseehäfen bestand noch nicht die rechte Grundlage für die Dampfschiffahrt. — Von den pommerschen

[1]) Peters, M., Entwicklung der deutschen Rhederei seit Beginn des 19. Jahrhunderts bis zur Begründung des Reiches.

Häfen war nur Stettin für den Betrieb von Dampfschiffen geeignet. Bereits 1860 belief sich der Anteil der Dampfschiffe am Hafenverkehr auf 33 %. 1855 war die neue Dampfer-Companie gegründet worden, die 1860 schon 7 Dampfer von zusammen 1600 R. T. besass. Durch die preussische Auswanderung, die von 1200 Personen im Jahre 1850, auf 25000 im Jahre 1868 gestiegen war, angeregt, bildete sich 1870 eine zweite Aktiengesellschaft, und zwar für den Verkehr mit New-York. Es ist dies der Baltische Lloyd Diese transatlantische Gesellschaft rentierte so gut, dass 1877 nach Erhöhung des Aktienkapitals auf 6 Millionen M. zu den 2 vorhandenen 3 weitere Dampfer in Auftrag gegeben wurden. Nach ein paar weiteren Jahren liquidierte die Gesellschaft jedoch, da sie die Konkurrenz der Hamburg-Amerika-Linie, die gleiche Fahrten eingerichtet hatte, nicht aushielt. Eine weitere pommersche Aktiengesellschaft ist der Wolgaster Schiffsbau- und Rhederei-Aktienverein, der in jenen Jahren mit 1800 R. T. seine grösste Entwicklung erreichte.

In den Jahren 1850 bis 1870, in denen die Flotte Preussens durchschnittlich 250000 T. betrug, hatten die Dampfer einen Anteil von nur 5000 T. Von den 230 Rhedereien waren 5 Aktiengesellschaften.

Die mecklenburgischen Häfen hatten 1869 einen Verkehr von 1066 Schiffen, von denen 59 Dampfer waren. Da hier ein bedeutender Unternehmungsgeist in der Rhederei herrschte, hatte man, obwohl weder in Rostock, noch in Wismar die Bedingungen günstig waren, wiederholt Versuche mit der Dampfschiffahrt gemacht. Im Jahre 1849 war eine Aktiengesellschaft in Wismar gegründet worden, die eine regelmässige Verbindung zwischen Wismar und

Kopenhagen unterhielt. Obwohl die Waren, die die Dampfer importierten, von der wismarschen Lizenz befreit waren, hatte die Gesellschaft nur Verluste, sodass sie sich 1859 auflöste. Nicht glücklicher war ein Rostocker Unternehmen, dass eine Verbindung zwischen Rostock und St. Petersburg herstellen sollte. Diese Dampfschiffahrtsgesellschaft hatte 1858 ihren Betrieb mit 2 Dampfern eröffnet. Aber schon 1861 waren die regelmässigen Fahrten durch den Verlust des einen Dampfers unmöglich gemacht. Man verkaufte deshalb auch den 2. Dampfer und löste das Unternehmen auf. Während langer Jahre ist dann kein zweiter Versuch mit der Dampfschiffahrt gemacht worden, da der mecklenburgische Handel für ihren Betrieb noch nicht ausreichte. —

In der alten Hansestadt Lübeck herrschte zwar ein lebhafter Handel in jener Zeit, die Beteiligung der Lübecker Rhederei an dieser war aber infolge des Fehlens von Unternehmungsgeist nur gering. Trotzdem finden wir 1866 unter den 23 Rhedereien schon 3 Dampfergesellschaften, die 5 Dampfer von 1100 Tonnen besassen; es sind dies die Petersburg-Lübecker, die Riga-Lübecker und die Nordische Dampfergesellschaft. —

Die schleswig-holsteinsche Rhederei diente hauptsächlich dem Küstenverkehr. Selbst der Haupthafen Flensburg hatte keinen lebhaften Handel. Der Verkehr hatte von 1850—70 kaum zugenommen. Schon früh wandte man sich aber hier der Dampfschiffahrt zu. Nachdem bereits 1855 einige Seedampfer von Flensburg aus beschäftigt waren, wurde 1869 die Flensburger Dampfschiffahrtsgesellschaft gegründet. 1873 besass die Gesellschaft 5 Dampfer bei einem Aktienkapital von 420000 Talern. Dies Unternehmen rentierte sehr gut, da es geschickt geleitet wurde. Als man in der Ostsee nicht

genügend Verdienst fand, gab man den Betrieb nicht auf, sondern schickte die Schiffe in die Nordsee, ins Mittelmeer, ja bis Ostindien. — In Kiel und Altona hatte sich die Dampfschiffahrt fast garnicht entwickelt, obwohl sonst die Rhederei hier blühte. —

Für die Hamburger und Bremer Rhederei war die Aufhebung der Navigationsakte von besondrer Bedeutung. Hierdurch wurde ihr eine neue Welt, und damit die Möglichkeit einer riesigen Entwicklung erschlossen. Ein zweiter Faktor war die durch politische Verhältnisse und durch Not hervorgerufene Auswanderung nach Amerika, die von 73000 Menschen im Jahre 1847 auf 200000 1854 gestiegen war. Endlich war auch die mächtige amerikanische Flotte durch den Bürgerkrieg brachgelegt worden. Eine schwere Konkurrenz stellte jedoch England dar, das 1851, als Deutschland die ersten Dampfer für den Verkehr mit den benachbarten Ländern in Fahrt brachte, schon eine Dampferflotte von 105000 R. T. besass. 1861 betrug diese schon 500000 R. T., von denen allein die Peninsular and Oriental Steam Navigation Company 50 Dampfer mit 70000 R. T. besass. — In Hamburg gab es

1851: 326 Schiffe mit 71260 R. T.
1858: 491 „ „ 143400 „
1869: 473 „ „ 191100 „

Dies bedeutet eine Steigerung von 100 : 200 : 270. —

In Bremen war der Bestand in den gleichen Jahren von

222 Schiffen mit 67770 R. T. auf
279 „ „ 124920 „ 1858 und
250 „ „ 170000 „ 1869

d h. im Verhältnis von 100 : 184 : 250 gewachsen.

Unter diesen Schiffen waren jedoch nur wenige Dampfer, da es in beiden Häfen, wie im übrigen Deutschland an für Dampfer geeigneten Ausfuhrgütern fehlte. Im Jahre 1847 war die Hamburg-Amerika-Linie gegründet worden, sie betrieb jedoch zuerst nur Segelschiffahrt. 1850 hatte man den Versuch einer Dampferverbindung nach New-York gemacht, um mit Bremen, das eine solche Verbindung besass, besser konkurrieren zu können. Der Versuch war jedoch gescheitert. Da der Baupreis zweier Dampfer, die für den Betrieb nötig waren, über $1^1/_2$ Millionen M. Banko betrug, scheute man dann eine Wiederholung. Endlich beschloss die Hamburg-Amerika-Linie neue Aktien auszugeben und 2 Dampfer zu bauen. So wurde 1856 von neuem eine Dampferverbindung zwischen Hamburg und New-York eröffnet. Ein Jahr vorher war die Hamburg-Brasilianische Dampfschiffahrtsgesellschaft mit 3 Dampfern von zusammen 3600 R. T. für die Fahrt nach Brasilien gegründet worden. Bereits 1857 wurde die Zahl der Linien erweitert und dazu eine Anleihe von $1^1/_2$ Millionen M. Banko aufgenommen. Das Resultat der ersten sieben Fahrten war jedoch sehr wenig ermutigend. 1857 sanken die zu 1000 ausgegebenen Aktien auf 550. Als in demselben Jahre noch eine starke Handelskrisis einsetzte, musste die Gesellschaft ihren Konkurs anmelden. Erst 1871 wurde als ihre Nachfolgerin die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft gegründet, die besseren Erfolg hatte. Mit der Westküste Amerikas trat Hamburg 1872 durch die Kosmos-Dampfergesellschaft in Verbindung. —

Der erste Betrieb einer Dampfschiffahrt in Bremen war nach England gerichtet. 1842 war ein solches Unternehmen gegründet, das jedoch bald an der schlechten Beschaffenheit

des gebrauchten Dampfers scheiterte. 1844 wurde es dann von einer zweiten Gesellschaft aufgenommen, die sich aber auch schon 1849 auflöste. Dann wich die Bremer Dampfschiffahrt der ausländischen. Die erste transozeanische Verbindung stellte seit 1847 die Ocean Steam Navigation Company her. Diese ist die Vorläuferin des Norddeutschen Lloyds, der 1857 gegründet wurde, als die Amerikanische Gesellschaft liquidierte. Für lange Zeit ist der Lloyd die einzige Aktiengesellschaft Bremens gewesen. 1860 hatte sie an den 117000 R. T. Raumgehalt der bremischen Schiffe einen Anteil von 8500 T. In demselben Jahre hatte die Hamburg-Amerika-Linie von den 132000 R. T. Hamburgs einen Anteil von 10000 T. —

Solange Hamburgs und Bremens Grossschiffahrt noch in der Entwicklung begriffen war, blühte auch in Oldenburg und Hannover die Rhederei. In Oldenburg betrug 1858 der Bestand an Schiffen 47600 R. T. Einen ziemlich grossen Anteil hieran hatten schon Aktiengesellschaften. 1856 waren in Oldenburg 3 Unternehmen gegründet worden, die Oldenburger Rhedereigesellschaft mit 9 Schiffen von 4300 T., die Oldenburger Ostindische Gesellschaft mit 2 Schiffen von 750 T. und die Aktiengesellschaft Visurgis mit 7 Schiffen von 5000 T. — Mit Hamburg und Bremen konnte die Schiffahrt Oldenburgs und Hannovers auf die Dauer nicht konkurrieren, je mehr die beiden Hansestädte zunahmen, desto mehr musste ihre Bedeutung schwinden. —

So wird in Deutschland in der Zeit von 1850—70 überall der Versuch mit der Dampfschiffahrt gemacht, überall entstehen zu diesem Zwecke Aktiengesellschaften. Aber erst nachdem durch die Gründung des deutschen Reiches der Schiffahrt neue Bahnen gewiesen waren, drängt die

Dampfschiffahrt die Segelschiffahrt siegreich zurück, beginnt zugleich der Kampf zwischen Aktiengesellschaft und Partenrhederei. —

Besonders günstig für die Aktiengesellschaft entscheidet sich dieser im Nordseegebiet. 1871 war die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft, wenig später die Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft Kosmos gegründet worden. 1884 wurde die 1847 gegründete Wörmann-Linie in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. 1890 begann die Deutsche Ostafrika-Linie ihre Fahrten. Für den Verkehr mit Australien war 1888 die Deutsche Australische Dampfschiffahrtsgesellschaft, für den Dienst im Mittelmeer 1889 die Levante-Linie gegründet worden. Ausser diesen grossen Gesellschaften entstanden in Hamburg noch die Dampfschiffsgesellschaft Union und die Chinesische Küstenfahrts-Gesellschaft, beide von mittlerer Grösse. In Bremen war 1872 die Gesellschaft Neptun aus einer Privatrhederei in eine Aktiengesellschaft umgewandelt worden. 10 Jahre später trat die Hansa-Gesellschaft ins Leben, 1896 folgte als weitere grosse Gesellschaft die Argo. —

Ausser diesen grossen Gesellschaften, die sich den Verhältnissen entsprechend nur in den zum Weltmeer günstiger gelegenen Nordseehäfen bilden konnten, wurden in ganz Deutschland noch eine Reihe kleinerer Gesellschaften gegründet. Bestanden vor 1870 5 Aktiengesellschaften im Seeschiffahrtsbetriebe, so beträgt die Zahl dieser Unternehmungen heute ungefähr 60. Von diesen wurden

1870 bis 1880: 11,
1880 bis 1890: 15,
1890 bis 1900: 16,
1900 bis 1906: 13

gegründet. Die Zahl der Gründungen ist also im Wachsen begriffen. —

Eine Zusammenstellung der grössten deutschen Rhedereien zeigt am deutlichsten das Verhältnis zwischen Privatrhederei und Gesellschaft und die Bedeutung der letzteren. Es besassen:

	1902	1906
Hamburg-Amerika-Linie (A.-G.)		
(1886 67257 R. T.)	630000	835000
Norddeutscher Lloyd (A.-G.)		
(1886 142859 R. T.)	559000	600000
Hansa (A.-G.)		
(1896 79272 R. T.)	120000	206600
Hamburg-Südamerika-Ges. (A.-G.)		
(1871 3000 R. T.)	140000	152000
Kosmos (A.-G.)		
(1871 8531 R. T.)	104800	131130
Deutsch-Austral. Dampf.-Ges.	101600	114600
Wörmann-Linie (K.-A.-G.)	54400	105000
Ost-Afrika-Linie (A.-G.)	49700	75000
Levante-Linie (A.-G.)	42000	65000
Deutsch-Amerik. Petrol.-Ges. (A.-G.)	40000	65000

Die 10 grössten Rhedereien sind Aktiengesellschaften. Von den $3^3/_4$ Millionen R. T. Gesamtbesitz Deutschlands besitzen allein die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd ca. $1^1/_2$ Millionen, d. h. fast die Hälfte. Diesen beiden Gesellschaften verdankt die deutsche Flotte im Laufe von 20 Jahren eine Vergrösserung von 1125000 R. T. In 4 Jahren haben die 10 grössten Gesellschaften, die alle ihren Sitz im Nordseegebiet haben, ihren Schiffspark um 500000 T. vermehrt, dies ist eine Summe, die den Bestand der ganzen

Ostseeflotte von 1906 weit übertrifft. Bei dieser Expansivkraft der Gesellschaften in den Nordseehäfen ist es erklärlich, dass der deutsche Schiffsbesitz sich so verteilt, dass Hamburg mit 2 Millionen und Bremen mit 1 Million R. T. Schiffsraumgehalt bei weitem die grössten Häfen sind. Neben ihnen kommen mit einer Flotte von 100 000 R. T. nur Flensburg, Stettin und Lübeck in Betracht. Eine Flotte von 10 000 T. besitzen dann noch an der Ostsee Apenrade, Kiel, Wismar, Rostock, Danzig und Königsberg, an der Nordsee Altona, Oldenburg und Elsfleth. Die deutsche Flotte ist in stärkster Weise in Hamburg und Bremen konzentriert, 85% der Gesamtflotte entfallen auf das Nordseegebiet. Nach den im vergangenen Jahre erschienen Schiffslisten (Jahrbuch für Rhederei, Germanischer Lloyd, Büreau Veritas), die den Stand von 1906 enthalten, verteilen sich nun die deutschen Schiffe folgendermassen auf Aktiengesellschaften und Privatrhedereien.

In Hamburg bestehen für die Dampfschiffahrt 21 Gesellschaften. Ihnen gehören 1 629 350 R. T. Den grössten Dampferbesitz hat die Hamburg-Amerika-Linie mit 820 300 T. Es folgt dann die Hamburg-Südamerikanische Dampfschifffahrtsgesellschaft mit 149 000 T., die Kosmos Gesellschaft mit 131 127 T., die Deutsch-Australische Dampfschiffahrtsgesellschaft mit 114 600 T., dann die Wörmann-Komm.-A.-G. mit 105 000 T.

Privatrhedereien für die Dampfschiffahrt bestehen in Hamburg 36 mit 271 332 R. T. Die grösste, die Sloman'sche besitzt 37 000.

Für die Segelschiffahrt sind in den Listen 7 Gesellschaften angegeben. Von ihnen betreiben jedoch 4 auch Dampfschiffahrt. Zusammen besitzen sie 95 600 T. Die

grösste von ihnen ist die Rhedereigesellschaft von 1896 Sie besitzt 44000 T. Die zweitgrösste, die Alster Gesellschaft besitzt 21600 T.

Privatrhedereien bestehen 29 mit 166125 T., 5 von ihnen betreiben auch Dampfschiffahrt. Die grösste Seglerfirma ist F. Laeisz mit 40300 T.

In Altona und Blankenese bestehen 3 Privatdampferrhedereien mit zusammen 8900 T. Zusammengefasst stellen sich also die Zahlen für Hamburg und umgebende Häfen:

24 Aktiengesellschaften mit einem

Dampferbesitz von	1 629 350	R. T.
Seglerbesitz „	95 600	„
Gesamtbesitz	1 724 950	R. T.

63 Privatrhedereien mit einem

Dampferbesitz von	280 232	R. T.
Seglerbesitz „	166 125	„
Gesamtbesitz	446 357	R. T.

In Bremen bestehen 10 Dampferaktiengesellschaften mit zusammen 913178 R. T., die grösste mit 575373 der Norddeutsche Lloyd, die zweite mit 201600 R. T. die Hansa.

Privatdampferrhedereien bestehen 2 mit 2911 R. T.

Für die Segelschiffahrt sind 8 Gesellschaften angegeben, mit zusammen 87446 R. T.; 4 von ihnen betreiben auch Dampfschiffahrt. Die grösste ist die A. G. Visurgis mit 20760 T. Die Zahl der Privatsegelrhedereien beträgt 15 mit 77000 T.

In den Bremen umgebenden Häfen Elsfleth, Geestemünde, Brake, Bremerhaven besteht eine Dampfergesellschaft von 842 T., 1 Privatdampferrhederei von 3141 und 14 Segelschiffsrhedereien von 34594 T.

Es bestehen also in Bremen und umgebenden Häfen:

15 Aktien-Gesellschaften mit einem

Dampferbesitz	von	913178	R. T.
„	„	842	„
Seglerbesitz	„	87446	„
Gesamtbesitz	von	1001466	R. T.

32 Privatrhedereien mit einem

Dampferbesitz	von	2911	R. T.
„	„	3141	„
Seglerbesitz	„	77000	„
„	„	34594	„
Gesamtbesitz	von	117646	R. T.

In Oldenburg, Emden und Leer finden wir 2 Dampferaktiengesellschaften mit 27958 und 1 Segelschiffsgesellschaft von 1136 T. Ausser diesen bestehen 4 Privatseglerrhedereien von 6146 T.

In Köln und Essen haben ihren Sitz 4 Seeschiffsaktiengesellschaften von 10559 R. T. und eine Privatrhederei von 1983 R. T.

Zusammen ergeben sich also für die letzten 5 Städte:

7 Aktiengesellschaften mit einem

Dampferbesitz	von	27958	R. T.
„	„	10559	„
Seglerbesitz	„	1136	„
Gesamtbesitz	von	39653	R. T.

5 Privatrhedereien mit einem

Dampferbesitz	von	1983	„
Seglerbesitz	„	6146	„
Gesamtbesitz	von	8129	R. T.

In den Ostseehäfen erhalten wir folgendes Bild: In Apenrade bestehen 3 Privatdampferrhedereien mit 32 909 T. In Flensburg sind in der Dampfschiffahrt 6 Gesellschaften von 47 244 R. T. tätig. Die grösste, die Flensburger Dampfercompanie hat 20 780 R. T. Privatrhedereien bestehen 9 von 54 568 R. T.

In Kiel und Rendsburg bestehen 4 Privatrhedereien von 28 933 T.

In den letzten 4 Häfen zusammen bestehen:

6 Gesellschaften mit einem

Dampferbesitz	von	47 244	R. T.
Seglerbesitz	„	—	„
Gesamtbesitz	von	47 244	R. T.

16 Privatrhedereien mit einem

Dampferbesitz	von	32 909	R. T.
		54 568	„
		28 933	„
Seglerbesitz	„	—	„
Gesamtbesitz	von	116 410	R. T.

In Lübeck bestehen 8 Dampfergesellschaften von zusammen 36 555 R. T. und 5 Privatrhedereien von 49 574 R. T. —

In Wismar und Rostock finden wir 3 Gesellschaften von 5 706 R. T. und 7 Privatdampferrhedereien von 30 054 T. und 2 Seglerrhedereien von 2859 T.

In Stettin bestehen 12 Dampferaktiengesellschaften von zusammen 42 611 R. T., die grösste, die Neue Dampfer-Companie hat 20 000 T. Diesen stehen 9 Privatrhedereien gegenüber von 68 453 R. T. — In Stolpmünde bestehen 2 Rhedereien von 814 R. T. —

In Danzig, Elbing, Königsberg und Memel ergibt sich folgendes Verhältnis:

Danzig	1 Aktienges.	von	9530 R. T.
	2 Privatrhed.	„	11633 „
Elbing	1 Aktienges.	„	13473 „
Königsberg	1 Aktienges.	„	1295 „
	3 Privatrhed.	„	7051 „
Memel	2 Privatrhed.	„	3206 „

Hamburgs Schiffsbesitz betrug mit Einschluss des benachbarten Altona und Blankenese 2171307 R. T., die sich auf 87 Rhedereien verteilen. Die 24 Aktiengesellschaften haben an dieser Summe einen Anteil von 1724950 R. T. = 79,5 %. Trennt man Dampf- und Segelschiffahrt, so entfallen von 1909582 R. T. 1629350 = 85,3 % auf die Gesellschaftsdampfer. Bei den Segelschiffen beträgt der Anteil der Aktiengesellschaften 95600 von 261725 R. T. = 36,5 %.

Für Bremen betragen diese Zahlen: Gesamtbesitz 1119112 R. T. (mit Einschluss von Elsfleth, Brake, Geestemünde und Bremerhaven). Der Anteil der Gesellschaften beträgt: 1001466 R. T., d. h. 90 %. Von den Dampfern allein besitzen die Gesellschaften 914020 R. T. Dies ist von 920072 R. T. ein Anteil von über 99 %. Von den Segelschiffen besitzen die Gesellschaften 87446 R. T., d. h. von 199040 Gesamtseglerflotte ein Anteil von 44 %. —

Die übrigen Nordseehäfen Oldenburg, Emden, Leer und Köln (Essen) besitzen:

47782 R. T.	Gesamtbes.	Anteil der	Gesellsch.	39653 = 83 %.
40500 „	Dampferbes.	„	„	38517 = 95 %.
7282 „	Segler.	„	„	1136 = 16 %.

Apenrade und Flensburg besitzen 134 721 R. T. Dampferraumgehalt. Der Anteil der Gesellschaften beträgt 47 244 R. T. = 35%

Kiel, Rendsburg und Lübeck besitzen 115 062 R. T. an Dampferraumgehalt. Der Anteil der Gesellschaften beträgt hiervon 36 555 R. T. = 32%. —

Wismar und Rostock haben einen Gesamtbesitz von 38 519 R. T. Auf die Gesellschaften entfallen 5 706 R. T. = 14,8%.

Stettin und Stolpmünde besitzen 111 878 R. T. — Die Gesellschaften besitzen 42 611 R. T. = 38%.

Danzig, Elbing, Königsberg und Memel haben einen Gesamtbesitz von 46 188 R. T. — Der Anteil der Gesellschaften beträgt 24 298 R. T. = 52,6%. —

Zusammengefasst besitzen die Nordseehäfen:

2 870 154 R. T. Dampfer. – Ant. der Gesellsch.: 2 581 887 = 90%
468 047 „ Segler. – „ „ „ : 184 182 = 40%.
3 338 201 „ – „ „ „ : 2 766 069 = 82%.

Die Ostseehäfen:

446 368 R. T. Gesamtbes. D. Anteil d. Ges. 156 414 = 35%.

Die ganze Seehandelsflotte beträgt nach dem Stande vom Jahre 1906 also:

3 784 569 R. T.

Auf die Aktiengesellschaften entfallen hiervon 2 922 483 R. T. = 77,2%. —

In welcher Weise der Anteil der Aktiengesellschaften an der deutschen Flotte jährlich wächst und die Konzentration auf die beiden Nordseehäfen weiter fortschreitet, zeigen die Listen der Schiffsneubauten im Jahre 1907. Der Norddeutsche

Lloyd hatte in diesem Jahre 20 Dampfer von zusammen 187 787 R. T. im Bau. An zweiter Stelle in dem Umfange der Bauaufträge kommt die Hamburg-Amerika-Linie mit 12 Dampfern von 134 009 R. T. Während diese beiden Gesellschaften von 1902—1906 ihre Flotten nur um 250 000 R T. vergrösserten, macht der Zuwachs des Jahres 1907/08 allein schon 322 000 R T. aus. Unter diesen Neubauten sind Schiffe von riesiger Grösse enthalten, so 1 Dampfer von 32 000 R. T., 1 von 25 500 R. T., und 6 andere über 15 000 R. T. Auch die anderen Gesellschaften hatten 1907 bedeutende Flotten im Bau, so in Hamburg die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft 7 Dampfer von 43 096 R. T., die Kosmosgesellschaft 5 Dampfer von 30 472 R. T., die neugegründete Seetransportgesellschaft (G. m. b. H.) 7 Dampfer von 22 944 R T., die Deutsch-Australische Dampfschiffahrtsgesellschaft 6 Dampfer von 25 553 R. T., Rickmers Reismühlen- und Rhedereiaktiengesellschaft 5 Dampfer von 20 865 R. T., ausserdem noch 6 andere Gesellschaften 11 Dampfer von 42 000 R. T. Zusammen ergeben die Neubauten von 12 Hamburger Gesellschaften 321 655 R. T. Dieser Zahl stehen Neubauten von 8 Privatrhedereien in Höhe von 26 689 R. T. gegenüber.

In Bremen umfasst die Zahl der Neubauten des Norddeutschen Lloyds, wie erwähnt, 20 Dampfer von 187 787 R. T., die der Hansa Gesellschaft beträgt 36 097 R. T., der Roland-Linie 10 661 R. T. Ausserdem entfallen noch auf 4 weitere Gesellschaften 10 372 R. T. Zusammen also entfallen auf die Aktiengesellschaften 244 917 R. T. Für Rechnung von Privatrhedereien wurden keine Schiffe erbaut.

Für Rechnung von Nordseerhedereien wurden demnach 1907 erbaut oder waren in diesem Jahre im Bau 593 261 R. T.

Hiervon entfallen auf die Gesellschaften 566 572 R. T., d. h. 95%.

Die Neubauten der Aktiengesellschaften im Ostseegebiet umfassten 10 761 R. T. Von dem Gesamtumfang der Neubauten von 35 712 R. T. ist dies ein Anteil von 30%.

Um den Anteil der Aktiengesellschaften an der gesamten Flotte weiter zu vergrössern, entfallen von 626 973 R. T. Neubauten 577 333 = 92% auf diese Unternehmungsform. Für die Gegenwart stellt sich so der Anteil der Gesellschaften an der Gesamtflotte, wenn man nur die Neubauten und nicht die nur wenig umfangreichen Verkäufe der Rhedereien im Inlande oder Ausland berücksichtigt, folgendermassen:

1. Nordseegebiet:

Bestand	1906	3338201 R.T.	Anteil d. Ges.	2766069 = 82,9%
Neubaut.	1907	593261 „	„ „ „	566572 = 95%.
Stand	1908	3931462		3332641 = 85%.

2. Ostseegebiet:

Bestand	1906	446368 R.T.	Anteil d. Ges	156414 = 35%.
Neubaut.	1907	35712 „	„ „ „	10761 = 30%.
Stand	1908	482080		167175 = 34,6%.

3. Gesamtgebiet:

Bestand	1906	3784569 R.T.	Anteil d. Ges.	2922483 = 77,2%.
Neubaut.	1907	626973 „	„ „ „	577333 = 92%.
Stand	1908	4411542		3499816 = 79,3%.

Die Anwendung der Aktiengesellschaft im ausländischen Seeschiffahrtsbetriebe ist in exakter Weise kaum festzustellen. Die von einander oft beträchtlich abweichenden Angaben der Schiffslisten bieten das erste Hindernis. Es kommt dann ausserdem noch hinzu, dass die Bezeichnungen der

Rhedereien auch oft den Charakter dieser nicht genau erkennen lassen. — In der folgenden Untersuchung, der die Listen des französischen Bureau Veritas ihrer Uebersichtlichkeit wegen zu Grunde gelegt sind, ist nur die Dampfschiffahrt ausführlich berücksichtigt, da hierzu wohl der Rückgang der Segelschiffahrt von 12 Millionen R. T. 1880 auf 6 Millionen jetzt berechtigt. Auch zeigen die Listen der Segelschiffahrt, dass in dieser nur selten Aktiengesellschaften angewandt werden, da es sich in ihr meist um Betriebe geringen Umfanges handelt. —

Im Allgemeinen zeigen die Schiffahrtsaktiengesellschaften auf dem europäischen Kontinent überall dieselben Formen. Unterschieden von ihnen sind jedoch ihrer Zusammensetzung nach die englischen Gesellschaften. „Auf dem Festlande, so sagt Wiedenfeld hierüber[1]), sind die heute bestehenden Gesellschaften zum weitaus grössten Teile selbständig entstanden, nicht aus schon vorher bestehenden Privatbetrieben. Infolgedessen führen sie auch ein durchaus selbständiges Dasein, von besonderen Gesellschaftsorganen geleitet. In England stellen dagegen die meisten Linien nur Erweiterungen älterer Privatunternehmungen dar, ihre Betriebsführung liegt daher zum grössten Teile auch heute noch in der Hand jener Privatfirmen, die ihr Geschäftskapital zwar durch die Gründung einer Gesellschaft erhöht, sich aber den entscheidenden Einfluss durch die Einbehaltung der Aktienmehrheit gesichert haben. Die Folge ist, dass in den englischen Unternehmungen das persönliche Moment noch schärfer hervortritt, als in den meisten festländischen Betrieben, allerdings nicht in der Richtung kräftigerer

[1]) a. a. O. S. 211.

Initiative, zum Vorteil, sondern eher durch eifersüchtiges Festhalten voller Selbständigkeit, zum Nachteil der Gesellschaften. Denn es ist bezeichnend, dass zwar im Verkehre, in dem echte Aktiengesellschaften die Führung haben, auch in England Vereinbarungen der Konkurrenz über gewisse Grenzen des Wettbewerbes zu Stande gekommen sind, dass aber alle Versuche, Aehnliches für den hauptsächlich von solchen Privatgesellschaften besorgten nordamerikanischen Verkehr zu erreichen, an der übertriebenen Selbständigkeitssucht dieser Firmen gescheitert sind, bis schliesslich ein amerikanisches Syndikat durch seine allen Rivalen überlegene Kapitalkraft die Einigkeit in einer national durchaus unerwünschten Weise erzwungen hat, was wieder durch die mehr private Natur dieser englischen Gesellschaften sehr erleichtert worden ist. Die festländischen Gesellschaften haben dagegen ihren Leitern durchweg genügenden Spielraum zur Entfaltung persönlicher Initiative gelassen. Es liegt aber andererseits in der Natur solcher Organisationen, dass diese Leiter, so sehr sie sich als Schöpfer ihres Werkes fühlen, doch sehr viel mehr Rücksichten auf die Masse der Aktionäre nehmen müssen, und dass sie auch aus ihrer mehr sachlichen Stellung heraus eher zur Vereinbarung geneigt sind, selbst wenn die Selbständigkeit ihrer Betriebsführung dadurch in einigen Zweigen beschränkt wird. Vor allem hat das englische System den Nachteil, dass der Kapitalzusammenfassung engere Grenzen gezogen sind. Denn wenn auch bei der festländischen Form die leitenden Personen darauf bedacht sein müssen, einen erheblichen Aktienbetrag in der Generalversammlung zur Verfügung zu haben, so teilen sich in diese Aufgabe doch eine grössere Zahl von Einzelpersonen und namentlich Banken, die im

Aufsichtsrat vertreten sind. In England dagegen ist die Kapitalkraft der einen Betriebsfirma massgebend, da diese nur soviel Anteile zu schaffen geneigt ist, dass ihr die Leitung der Geschäfte unbedingt gesichert bleibt. So sind denn diese privaten Aktiengesellschaften auch meist in ihrer Kapitalhöhe hinter den grossen eigentlichen Aktiengesellschaften, auch Englands zurückgeblieben. Das ist aber ein Nachteil in einer Zeit, in der Kapitalkonzentration unverkennbare Entwicklungstendenz ist, in der sich kleinere Unternehmungen nur durch Anlehnung an grössere Betriebe vor dem Aufgesaugtwerden schützen können.“ —

Von den fremden Seenationen müssen ihrer Flottengrösse nach berücksichtigt werden, vor allem:

England	mit	einem	Gesamtbesitz	von	18 325 000 R. T.
Frankreich	„	„	„		1 778 800 „
Norwegen	„	„	„		1 958 000 „
Russland	„	„	„		1 334 700 „
Japan	„	„	„		1 208 500 „

In England ist im Seeschiffahrtsbetriebe die aus einer Privatfirma hervorgegangene, gewissermassen private Aktiengesellschaft die herrschende Gesellschaftsform. Nur die grössten Gesellschaften haben erst vor wenigen Jahren die Form von öffentlichen Gesellschaften, deren Aktien überall gehandelt werden, angenommen. Da nun der Ausdruck Limited Company sowohl private wie öffentliche Aktiengesellschaft und auch die bei uns geschiedenen Gesellschaftsformen der reinen A. G., der Kommandit-A. G. und der G. m. b. H. umfasst, müssen wir ebenso wie wir auch in Deutschland die Kommanditaktiengesellschaften und die Gesellschaften mit beschränkter Haftpflicht zu der grossen

Gruppe der aktiengesellschaftlichen Unternehmungsform rechnen und auch nicht Familien- und reine Aktiengesellschaft unterscheiden, alle Limited companies zu den Aktienunternehmungen rechnen. —

Die grösste der englischen Gesellschaften ist die British-India-Steam-Navigation-Company in London, die 1845 gegründet wurde. Die Gesellschaft hat ihren Schwerpunkt, wie ihr Name sagt, im indischen Verkehr. Im Jahre 1900 betrug ihre Flotte 384 000 R. T. Bis zum letzten Jahre ist sie auf 445 000 R. T. angewachsen. — An zweiter Stelle kommt mit 380 000 R. T. die Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, ebenfalls in London. Obwohl 1837 gegründet hatte diese Gesellschaft im Jahre 1870 erst 81 000 R. T., 20 Jahre später jedoch schon 217 000. Die Gesellschaft unterhält hauptsächlich Fahrten nach Ostasien und Australien. — An dritter Stelle steht die Liverpooler White Star Line mit 350 000 R. T. Sie vermittelt eine Verbindung mit Nord-Amerika. — Von den weiteren Gesellschaften ist die Liverpooler Elder Dempster Company zu erwähnen. Diese umfasst durch Personalunion geeinigt nicht weniger, als 7 Sondergesellschaften mit zusammen 341 000 R. T. Der Zusammensetzung entsprechend ist der Betrieb vielseitig. Ebenfalls in Liverpool hat die Leyland Gesellschaft ihren Sitz. Diese Gesellschaft wurde 1892 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Obwohl sie 1901 gespalten wurde, hat sie doch heute 214 000 R. T. Die von ihr getrennte Gesellschaft, die Ellermann Company hat heute durch Ankauf andrer Linien ebenfalls einen Umfang von 200 000 R. T. erreicht. —

Die folgende Zusammenstellung zeigt die Anwendung

der aktiengesellschaftlichen Unternehmungsform in sämtlichen englischen Häfen.

Es bestehen Gesellschaften in:			Davon über 100 000,	50—100 000 R. T.
London	113 mit	4835600 R. T.	13	8
Liverpool	46 „	2475700 „	8	7
New-Castle	19 „	326800 „	1	—
Glasgow	26 „	279100 „	—	1
Hull	9 „	214783 „	1	—
Westhartlepool	5 „	119000 „	—	—
Sunderland	9 „	115900 „	—	—
Cardiff	7 „	106700 „	—	1
Belfast	7 „	105200 „	—	—
St. Ives	1 „	100000 „	1	—
Manchester	3 „	82000 „	—	1
Bristol	5 „	61800 „	—	—
Middelsbrough	3 „	41800 „	—	—
Dublin	4 „	34900 „	—	—
Leith	3 „	35000 „	—	—
Aberdeen	8 „	28000 „	—	—
Kleinere Häfen	30 „	291700 „	—	—
Ges. mit Sitz im Ausland	62 „	473800 „	—	—
Zusammen	360 mit	9727783 R. T.	24	18

Es gibt unter den englischen Rhedereien 360 Dampfergesellschaften mit einem Gesamtumfange von 9727783 R. T. Dies ist ein Anteil an der Gesamtdampferflotte, die 16642000 R. T. umfasst, von 57%, an der Gesamthandelsflotte von 18235000 R. T. von 53%. Unter den 360 Gesellschaften sind 42 Grossbetriebe. Die 24 Gesellschaften

über 100000 R. T. haben mit zusammen 4,3 Millionen R. T. einen Anteil von 44,3 % an der Gesamtdampferflotte. Es zeigt sich so klar, dass wir es in England infolge des mehr privaten Charakters der Gesellschaften mit sehr vielen, aber nur mittelgrossen Unternehmungen zu tun haben. Haben die deutschen Gesellschaften eine durchschnittliche Grösse von 38000 R. T., so entfallen auf die englischen nur 28000, entfallen auf die englischen Gesellschaften über 100000 T. im Durchschnitt 180000 T., so auf die deutschen fast 300000. —

Frankreich erreicht mit seiner ganzen Rhederei trotz hoher Schiffahrtssubventionen nicht einmal die Leistungsfähigkeit Hamburgs allein. In den letzten Jahrzehnten hat es sich besonders bemüht, seine stattliche Seglerflotte durch grosse Unterstützungen lebensfähig zu erhalten. So entfallen von den $1^3/_4$ Mill. R. T. Raumgehalt, die es heute ungefähr besitzt, $^1/_3$ auf die Segelschiffe. Trotzdem ist der Anteil der Aktiengesellschaften an der Handelsflotte ziemlich gross. Im Besitz von Gesellschaften ist fast der ganze Dampferbestand. — Die grösste Gesellschaft, die 1851 gegründete Marseiller Compagnie des Messageries Maritimes hatte schon 1874 von 180000 R. T. Dampfertonnage einen Anteil von über 100000 T. 1900 besass die Gesellschaft, die hauptsächlich Linien nach Ostasien unterhält, 62 Schiffe von 243000 R. T. Heute ist ihre Flotte auf 310000 T. gestiegen. — Die zweitgrösste Gesellschaft ist die Compagnie Générale Transatlantique. Sie wurde 1862 für den Verkehr Havre-New-York gegründet. Ihre Flotte umfasste 1900 180000 R. T., heute ist sie auf 226000 T. gestiegen. Weitere grössere Gesellschaften sind die Compagnie des

Chargeurs Réunis, die 1872 für den Verkehr nach Südamerika gegründet wurde und die Compagnie Havraise Péninsulaire, die regelmässige Fahrten nach Afrika unterhält. Beide Gesellschaften haben ihren Sitz in Havre, die erste verfügt über 142 000 T., die zweite über 37 500. Die Compagnie des Transports Maritimes in Marseille besitzt 25 Schiffe mit ca. 80 000 T. — Diese 5 grössten Gesellschaften Frankreichs besitzen also 795 500 R. T. — Die Anwendung der gesellschaftlichen Unternehmungsform in den französischen Häfen zeigt folgende Zusammenstellung:

				50—100 000 R. T.	über 100 000 R. T.
Marseille	11	mit	545 791 R. T.	1	1
Havre	7	„	422 586 „	—	2
Dunquerque	2	„	35 100 „		
Nantes	4	„	26 663 „		
La Rochelle	1	„	14 000 „		
Rouen	4	„	12 100 „		
Dieppe	1	„	6 000 „		
Calais	1	„	3 080 „		
Brest	1	„	2 550 „		
Paris	1	„	3 000 „		
Caen	1	„	4 800 „		
Franz. Ges. m. Sitz im Ausland	4	„	14 671 „		
Zusammen	38	mit	1 070 331 R. T.	1	3

Die 38 Gesellschaften haben mit 1 070 331 R. T. an der Gesamtdampferflotte von 1 257 800 T. 85 %, an der Gesamthandelsflotte von 1 778 800 R. T. 60 % Anteil. Die 3 Gesellschaften über 100 000 T. besitzen zusammen 678 000 R. T.,

d. h. 70% des Gesamtbesitzes der Gesellschaften. Auf jede dieser Gesellschaften fallen im Durchschnitt 226 000 T., auf jede überhaupt 30 000 T. —

Norwegen besitzt mit fast 2 Millionen R. T. Raumgehalt die drittgrösste Flotte der Welt, es wird nur durch England und Deutschland übertroffen. Die Leistungsfähigkeit dieser Flotte wird jedoch dadurch beeinträchtigt, dass 700 000 T. auf Segelschiffe entfallen. Immerhin ist die starke Entwicklung dieser Handelsmacht bewunderungswürdig. Die Grösse der Flotte reicht über die wirtschaftliche Basis des Heimatlandes weit hinaus. Die Norweger, sagt Prof. Thiess[1]), haben ebenso wie die Deutschen die Freigabe des Verkehrs in den englischen Häfen um 1850 benutzt, um sich dort neben den Engländern eine Position als Frachtfahrer der Welt zu schaffen. Auf ihr ausgezeichnetes Menschenmaterial gestützt, haben sie ihre Seglerflotte noch nutzbar gemacht, als andere Rheder daran verzweifelten, haben sie auch die von anderen Nationen abgestossenen alten Dampfer noch mit Glück verwandt und nicht nur den Schiffahrtsdienst an ihren ausgedehnten Küsten vortrefflich organisiert, sondern auch in den internationalen Frachtfahrten eine grosse Bedeutung errungen. —

Bei einer derartigen Zusammensetzung der Flotte kann es uns nicht erstaunen, dass der Anteil der Aktiengesellschaften in Norwegen nur gering ist. In den norwegischen Häfen finden wir folgende Ausdehnung der gesellschaftlichen Unternehmungsform:

---

[1]) Thiess, Deutsche Schiffahrt u. Schiffahrtspol. S. 23.

Christiania	8	Gesellsch.	mit 39254	R. T.
Stavanger	4	„	„ 25000	„
Bergen	5	„	„ 26400	„
Drontheim	3	„	„ 16300	„
Frederiksvaern	3	„	„ 11816	„
Tönsberg	1	„	„ 9000	„
Arendal	2	„	„ 6800	„
Tromsö	2	„	„ 3300	„
Christiansand	2	„	„ 2260	„
Sonstige Häfen	11	„	„ 25760	„
Zusammen	41	„	„ 165890	„

Von den 1258000 R. T. Dampferraumgehalt haben die Gesellschaften Norwegens einen Anteil von 165890 R. T., d. h. 14%, an der Gesamtflotte von 1958000 R. T. macht dies nur 8,7% Anteil aus. Auf jede Gesellschaft fällt im Durchschnitt 4000 R. T., keine erreicht die Grösse von 50000 R. T. —

In den russischen Häfen finden wir folgende Ausdehnung der gesellschaftlichen Unternehmungsform:

				50—100000	über 100000 R. T.
Odessa	8	mit	273000 R. T.	—	2
Petersburg	7	„	88000 „	1	
Helsingfors	4	„	41500		
Riga	2	„	25400		
Wladiwostock	1	„	18000		
Archangel	1	„	11000		
Wasa	1	„	8000		
Port Arthur	1	„	5000		
Astrakan	3	„	3253		
Sonstige Häfen	13	„	8584		
Zusammen	41	mit	482237 R. T.	1	2

Russland besitzt eine Flotte von 1335000 R. T. Vo diesen gehen jedoch 50000 R. T, die der Regierung gehöre ab. Von den restierenden 1285000 R. T. entfallen 56000 auf Segelschiffe. Die 41 Gesellschaften haben m 482237 R. T. an der Dampferflotte einen Anteil von 65% an der Gesamtflotte einen solchen von fast 40%. D grösste Gesellschaft ist ein Unternehmen in Odessa un Kronstadt, die Freiwillige Flotte. Diese besitzt 130000 R. Auf jede Gesellschaft entfallen im Durchschnitt 12000 R. T. –

An 6. Stelle in der Reihenfolge der Handelsflotte rangiert mit 1208000 R. T. Japan. An dieser Flotte habe die Aktiengesellschaften einen beträchtlichen Anteil. Schc 1882 bestanden in Tokio 2 Gesellschaften. Diese habe sich dann später zu der Nippon Yusen Kaisha vereinig Diese Gesellschaft ist heute mit 283000 R. T. bei weite die grösste japanische Rhederei. Die zweitgrösste Gesel schaft, die Osaka Shosen Kaisha besitzt heute 100000 R. — Im Ganzen bestehen in Japan jetzt schon 56 Gesel schaften, die sich folgendermassen verteilen:

Tokio	10	Gesellsch.	mit 355 360	R. T.
Osaka	12	„	„ 116 700	„
Yokohama	3	„	„ 33 500	„
Kobe	4	„	„ 18 300	„
Otaru	2	„	„ 17 500	„
Fushiki	1	„	„ 12 200	„
Nagasaki	1	„	„ 1 300	„
Sonstige Häfen	23	„	„ 38 190	„
	56	Gesellsch.	mit 593 050	R. T.

An der Gesamtdampferflotte von 1 040 000 R. T. habe die 56 Gesellschaften mit fast 600 000 T. einen Anteil vo

57%. Ihr Anteil an der Gesamthandelsflotte beträgt 50%. Von den Gesellschaften sind 2 Grossbetriebe mit über 100 000 T., auf jeden entfallen im Durchschnitt 142 000 R. T., auf jede Gesellschaft überhaupt 10 600 T. —

Im Anschluss an Japan mag erwähnt werden, dass China zwar nur eine Aktiengesellschaft besitzt, dass diese aber an der Gesamtflotte von 64 700 R. T. mit 58 000 T. einen Anteil von 90% hat. —

Bei fast allen übrigen See-Nationen finden wir jetzt im Seeschiffahrtsbetriebe zum mindesten eine bedeutende Aktiengesellschaft, die dann meistens über einen grossen Teil der Gesamtflotte verfügt. So besitzen in Dänemark die beiden grössten Gesellschaften, die Forenede Dampskibsselkab und die Ostasiatische Gesellschaft von 600 000 T. fast 200 000 R. T., also ein Drittel. In den Niederlanden entfallen auf die 3 grösseren Unternehmungen Rotterdams 180 000 T. und auf die 5 grösseren Gesellschaften Amsterdams 200 000, zusammen haben diese 8 Gesellschaften mit 380 000 T. einen Anteil an der Gesamtflotte von 700 000 T. von über 50%. — Belgien besitzt nur ungefähr 150 000 T. Schiffsraumgehalt, da die Grossschiffahrt fast ausschliesslich von fremden Gesellschaften betrieben wird. Den Hauptanteil an dieser Flotte haben die beiden Gesellschaften Red Star Line und Compagnie Belge Maritime du Congo mit ca. 100 000 T. — An der Flotte Oestreich-Ungarns haben die beiden Gesellschaften Lloyd Austriaco und Adria Regia Ungaria einen Anteil von einem Drittel (200 000 von 600 000 R. T.). In Italien verfügen die Kompanien Navigazione Generale und Veloce mit 250 000 T. über $^1/_4$, in Spanien die Compania Transatlantica mit 110 000 T. über $^1/_6$ der Flotte. —

Neuerdings spielt die Schiffsaktiengesellschaft auch in den Vereinigten Staaten von Amerika eine grosse Rolle. Nachdem in dem Unabhängigkeitskriege die amerikanische Flotte zum grössten Teile vernichtet worden war und seitdem keinen rechten Aufschwung genommen hat, ist vor wenigen Jahren durch das Bankhaus Morgan mit Hilfe der aktiengesellschaftlichen Unternehmungsform eine Riesenrhederei von über 1 Million R. T. durch Aufkauf hauptsächlich englischer Gesellschaften geschaffen worden, um so eine Amerikas würdige Flotte zu erzielen. —

Ueberall ist in den letzten Jahrzehnten die Aktiengesellschaft in den Betrieb der Seeschiffahrt eingedrungen, überall hat sie schon jetzt die Privat- und Partenrhederei an Bedeutung übertroffen. Je mehr ihre Haupteigenschaften, Kapitalkraft und Risikoverteilung hervortreten können, um so grösser ist ihre Bedeutung in der betreffenden Flotte, und um so glänzender ist die Entwicklung der Schiffahrt, in der diese Aktiengesellschaft angewandt wird. —

Zweiter Teil.

Die wirtschaftliche Bedeutung der Aktiengesellschaft im Betriebe der Seeschiffahrt.

Die Geschichte der Aktiengesellschaft knüpft an den Betrieb der Seeschiffahrt an. Die Haupteigenschaften dieser Unternehmungsform, die Fähigkeit, Kapital zu konzentrieren, und die Risikoverteilung machten sie für diesen Betrieb besonders geeignet. Während die Bedeutung der Aktiengesellschaft in der Rhederei jedoch bis zum 19. Jahrhundert gering war, nahm sie in diesem in ungeahnter Weise zu. Der sich rasch entwickelnde Verkehr stellte stets wachsende Anforderungen an Grösse und Schnelligkeit der Schiffe. Immer mehr musste man, um den Verkehr bewältigen zu können, von der Segelschiffahrt zur Dampfschiffahrt, von der unregelmässigen Fahrt zu regelmässigen Linien, zur sogenannten Paketfahrt übergehen. Dieser Betrieb erforderte aber bedeutend grössere Kapitalien, sodass ein einzelner Kaufmann bald nicht mehr die zu einem grösseren Betriebe nötigen Mittel aufbringen konnte. Kostete vor 100 Jahren ein grosses Segelschiff noch 100 000 M., so erfordert heute der Bau eines grösseren Dampfers mehrere Millionen. Dementsprechend ist das Risiko auch vergrössert worden, zumal Nebel und Sturm Dampfer gleicherweise wie Segler, die

grossen Schiffe ebenso wie die kleinen bedrohen. Bei den grösseren Dampfern ist zwar der Einfluss der Naturfaktoren geringer, der geringste Unfall fügt ihnen aber auch schon bedeutenden Schaden zu. Besonders erwächst der Schiffahrt aber, die mit so grossen Kapitalien arbeitet, durch ungünstige Konjunkturen und wirtschaftliche Krisen ein grosses Risiko. Da nun die nötigen Kapitalien zusammenzubringen und das grosse Risiko zu tragen, die Aktiengesellschaft die geeignetste, bei grösserem Betriebe die einzig mögliche Unternehmungsform ist, fand sie im letzten Jahrhundert eine immer stärker werdende Anwendung in der Rhederei. So sind heute die grossen Rhedereifirmen aller Seefahrt treibenden Völker aktiengesellschaftliche Unternehmungen. Dieser Betriebsform verdankt es Deutschland, dass es von der 4. Stelle in der Reihenfolge der Dampferflotten im Jahre 1870 an die 2. gerückt ist. Ohne die Aktiengesellschaft hätte die deutsche Rhederei nie den ausländischen Handel, der jetzt eine Höhe von weit über 10 Milliarden M. erreicht hat, bewältigen können. In der Fähigkeit, Kapital zu konzentrieren, und in der Risikoverteilung, den Haupteigenschaften der Aktiengesellschaft wird vor allem die wirtschaftliche Bedeutung dieser Unternehmungsform bestehen. —

Das Kapitalbedürfnis moderner Rhedereien zeigt sich am besten bei unsern beiden grössten Schiffahrtsunternehmungen, der Hamburg-Amerika-Linie und dem Norddeutschen Lloyd. Ein näheres Eingehen auf sie ist um so mehr gerechtfertigt, als ihre Geschichte zeigt, in welcher Weise die Anforderungen des Verkehrs allmählich gewachsen, in welcher Weise die Rhedereien, um den Anforderungen zu genügen, Kapitalien brauchten, und wie allein die aktien-

gesellschaftliche Unternehmungsform diesen Bedürfnissen entsprechen konnte.

Von der deutschen Handelsflotte sind 85% im Besitz der Nordseehäfen Hamburg und Bremen. Diese sind die hauptsächlichen Träger der deutschen Schiffahrt. Stieg in den letzten 50 Jahren die Ostseeflotte von 350 000 R. T. auf 450 000, so beträgt die Zunahme der Nordseeflotte das 30fache: sie stieg um 3 Millionen R. T. von 200 000 auf $3^1/_3$ Million. Deutschland hat in gebührender Weise an der Weltschiffahrt teilgenommen. Mit Hilfe der grossen Aktiengesellschaften erstarkte die deutsche Schiffahrt im Verkehr nach Nordamerika und dehnte sich dann über die ganze Erde aus. Um die Anforderungen, denen die modernen Rhedereien entsprechen müssen, und um die wirtschaftliche Bedeutung der grossen Aktiengesellschaften kennen zu lernen, müssen die wirtschaftlichen Verhältnisse, die die deutsche Grossschiffahrt entstehen liessen, notwendig einer kurzen Betrachtung unterzogen werden.[1])

An erster Stelle in der deutschen Schiffahrt steht der Verkehr nach Nordamerika. In der Zeit von 1821 bis 1902 wanderten aus Europa 19,3 Millionen Menschen nach den Vereinigten Staaten aus, unter ihnen mehr als 5 Millionen Deutsche. Zusammen mit der eingeborenen Bevölkerung erschlossen diese das Land in landwirtschaftlicher und industrieller Beziehung. Bildete die Auswanderung den Personenverkehr in der Schiffahrt aus, so fand jetzt die Schiffahrt in der immer mehr steigenden Frachtenbewegung

[1]) Bearbeitet auf Grund der Festschrift Neubaurs, die die einzelnen Linien des Nordd. Lloyds ausführlich darstellt, ferner der Schriften Himers und Thiess' über die Hamburg-Amerika-Linie und E. Baaschs, Hamburgs Handel und Verkehr im 19. Jhd.

seine Ergänzung. 1885 betrug die Einfuhr aus den Vereinigten Staaten nach Deutschland 249 Millionen M., die Ausfuhr aus Deutschland dorthin 253 Mill. M. — 1904/5 betrugen die entsprechenden Zahlen 777 Mill. M. Einfuhr und 473 Mill. M. Ausfuhr, der Gesamthandelsumsatz zwischen beiden Ländern also 1250 Mill. M. Dies bedeutet eine Zunahme im Laufe von 20 Jahren von 700 Mill. M. — Dementsprechend hat sich auch die Schiffahrt ungeheuer entwickeln müssen. 1847 begann die Hamburg-Amerika-Linie ihre Tätigkeit mit 4 Seglern von 500—700 R. T. — Der Kaufpreis dieser betrug zusammen 450000 M. Im Laufe von 10 Jahren war die Flotte auf 7 Schiffe angewachsen. Diese Segler beförderten 20 Kajüts- und 200 Zwischendeckspassagiere. Sie machten die Ueberfahrt in 41 Tagen und die Rückfahrt in 29 Tagen. Da nach 1848 die Auswanderung nach Amerika und auch die Ausfuhr rasch zunahm, konnte die Entwicklungsmöglichkeit einer Seglerflotte bald nicht mehr genügen. Bremen hatte seit 1847 durch die amerikanische Ocean Steam Navigation Company eine Dampferverbindung mit Amerika, 1857 stellte diese Gesellschaft aber ihre Fahrten ein. Um den Bedürfnissen der Zeit zu genügen, bildete sich jetzt der Norddeutsche Lloyd, mit der Aufgabe eine wöchentliche Verbindung mit New-York einzurichten. Im Laufe von 8 Jahren war durch die Ocean Steam Navigation Comp. die Warenausfuhr von $3^1/_2$ auf 16 Mill. Taler Courant gesteigert worden. Im Jahre 1854 waren 76000 Menschen hauptsächlich über Bremen ausgewandert. Mit 4 Dampfern für die atlantische und 3 für die englische Fahrt begann deshalb 1857 der Lloyd seine Tätigkeit. Sein erster Ozeandampfer, die „Bremen“ hatte eine Ladefähigkeit von 1000 T. Gütern und

850 T. Kohlen. Seine Maschinen indizierten 650 Pferdekräfte, Raum war für 170 Kajüts- und 400 Zwischendeckspassagiere vorhanden. Der Bruttotonnengehalt betrug 3000 R. T. Der Dampfer machte die Fahrt in 15 Tagen durchschnittlich. Zur selben Zeit war auch die Hamburg-Amerika-Linie zur Dampfschiffahrt übergegangen, indem sie 2 Dampfer von 2000 T. in Dienst gestellt hatte. Diese rentierten so gut, dass bis 1870 ihre Zahl auf 11 erhöht wurde. 1866 konnte die Gesellschaft von 14 zu 8tägigen Expeditionen übergehen. 1870 betrug ihre Schiffsflotte schon 30000 R. T. 1867 konnte auch der Lloyd seine ursprüngliche Absicht, eine wöchentliche Verbindung nach New-York herzustellen ausführen. In demselben Jahre entschlossen sich die beiden grossen Rhedereien auch eine Verbindung mit den südlich New-Yorks gelegenen Häfen, die nach Beendigung des Unabhängigkeitskrieges aufblühten, herzustellen. Da Baltimore der wichtigste Ausfuhrhafen für die amerikanischen Tabake, Bremen aber der Haupttabaksmarkt Europas ist, lag es nahe dass der Lloyd eine Verbindung zwischen den beiden Häfen einrichtete. Dies geschah denn auch 1867. Mit 2 Schraubendampfern von 2200 R. T. wurde die Fahrt eröffnet. Der Erfolg war so gross, dass im nächsten Jahre schon die monatliche Verbindung in eine 14tägige verwandelt wurde, und das Aktienkapital dieser Linie, das getrennt von dem übrigen verwaltet wurde, von 700000 auf 1400000 Taler und 1872 auf 2,1 Mill. Taler erhöht wurde. 1891 mussten die Dampfer durch bedeutend grössere ersetzt werden. Es wurden jetzt Schiffe von 7500 T. und 1902 sogar von 10000 T. in die Baltimore-Fahrt eingesetzt. Der Schiffsraum, den der Lloyd jährlich in dieser Linie zur Verfügung stellt, beziffert sich

auf 400000 R. T. Brutto. Der Passagierverkehr betrug 1906 3500 Kajüts- und 68000 Zwischendeckpassagiere. Seit 1889 beteiligte sich auch die Hamburg-Amerika-Linie an dieser Fahrt.

Durch den Baumwollverbrauch Deutschlands angeregt und auch in dem Streben, ihre Schiffe in den stillen Monaten besser zu beschäftigen, hatten beide Gesellschaften um das Jahr 1868 auch Fahrten nach den Baumwollausfuhrhäfen des südlichen Nordamerika eingerichtet. Wenn auch zuerst die Linien nicht gut rentierten, so hat sich doch allmählich ein bedeutender Verkehr, besonders mit Bremen, in dem eine Baumwollbörse besteht, entwickelt. Vor 20 Jahren betrug der Verbrauch Deutschlands an Baumwolle ca. 150000 T, 1896 300000 T., 1906 400000 T. d. h. 1600000 Ballen. Die Bedeutung Bremens für den Baumwollmarkt Europas zeigen folgende Zahlen: 1887 betrug der Import über Bremen 300000 Ballen, 1897 1400000 und 1905 1943000 B. — Verbindet diese Linie Deutschland mit dem südlichen Nordamerika, so wurden allmählich auch Fahrten nach den übrigen Häfen der Union eingerichtet. Der Verkehr aller dieser hält jedoch keinen Vergleich aus mit dem zwischen New-York und den deutschen Nordseehäfen. — Der ständig seit dem Bestehen regelmässiger Verbindung wachsende Personen- und Frachtverkehr verlangte mit Macht eine kürzere Fahrdauer und grosse Schiffe. Einen Markstein in der Geschichte der Schiffahrt bildet deshalb die Einstellung des ersten Schnelldampfers im Jahre 1881. Es ist der Lloyddampfer Elbe, ein Schiff von 4500 R. T. und 5600 HP. Mit 16 Knoten Geschwindigkeit legte es die Fahrt in $8^1/_2$ Tagen zurück. 2 in demselben Jahre noch bestellte Lloyddampfer übertrafen dies Schiff noch an Grösse

und Geschwindigkeit. Aber bald genügten auch diese Schiffe nicht mehr. 1885 bestellte der Lloyd 3 Schnelldampfer von 5000 R. T. und 8000 HP. — Ihre Geschwindigkeit überstieg schon 17 Seemeilen. Den Abschluss dieser Epoche machten 1889 die ersten in Deutschland gebauten Schnelldampfer Spree und Havel. Diese Schiffe, die auf dem Stettiner Vulkan entstanden sind, haben einen Raumgehalt von 7000 R. T. und 12500 HP. erhalten. Sie erreichten bis 20 Seemeilen Geschwindigkeit. Die Flotte des Lloyds umfasste jetzt schon 11 Schnelldampfer. Der Anschaffungswert dieser betrug ohne die Kosten der Ausrüstung bis zur Einstellung in den Betrieb bei der Elbe $2^3/_4$ Mill. M. bei den letzten Schnelldampfern, der Spree und Havel schon 5 Mill. M. —

Bremen war so schon lange zum Schnelldampferdienst übergegangen, als die Hamburg-Amerika-Linie 1887 beschloss, auch einen solchen einzurichten, aber die Konkurrenz sogleich zu übertreffen. Die 4 darauf in Fahrt gesetzten Dampfer übertrafen denn auch wirklich an Schnelligkeit, Grösse und Pracht der Einrichtungen die Bremer Schnelldampfer. —

Neben der Personenbeförderung war der Frachtverkehr nicht vernachlässigt worden. Von 1888—90 hatte der Lloyd 8 neue Dampfer von je 5500 R. T. hierfür in Dienst gestellt. Der Frachtenandrang war aber in den 90er Jahren auf der New-Yorker Linie ganz enorm gewachsen. Ebenso wuchs aber auch die Zahl der Auswanderer. An die Stelle der deutschen, deren Zahl immer mehr abgenommen hatte, trat die massenhafte Auswanderung aus Ost- und Südosteuropa. — Es entstand jetzt deshalb ein kombinierter Schiffstyp, damit Tausende von Passagieren und Tausende von Tonnen

Güter zugleich befördert werden konnten. Die ersten Dampfer dieser Art baute die Hamburg-Amerika-Linie. Es sind dies Dampfer mit doppelten Schrauben von 7—8000 R. T., mit Raum für 3000 Auswanderer und 10000 Gewichtstonnen Ladung. Schon 1895 folgten noch grössere Schiffe. Das erste Schiff dieser Art hatte Raum für 400 Kajüts- und 2400 Zwischendeckspassagiere, 200 Mann Besatzung und 14300 Gewichtstonnen Güter. Es lief 14 Knoten und war mit 13300 R. T. das grösste Schiff seiner Zeit. 1896 folgte auch der Lloyd mit 4 Schiffen dieser Art. Ausser diesen kombinierten Dampfern mussten beide Gesellschaften noch grosse Frachtdampfer von 7—13000 R. T. für die Linie nach New-York in Dienst stellen. — Ebenso forderte auch der Personenverkehr eine weitere Ausbildung des Schnelldampferdienstes. Es entstanden die Schnelldampfer Kaiser Wilhelm der Grosse des Norddeutschen Lloyds und Deutschland der Hamburg-Amerika-Linie, beide vom Stettiner Vulkan gebaut. Die Deutschland ist ein Schiff von 16500 R. T. und 37800 HP., sie hat Raum für 800 Kajüts- und 3000 Zwischendeckspassagiere und 550 Mann Besatzung, es erzielte 1900 die grösste Ueberfahrtsgeschwindigkeit von $5^1/_4$ Tagen. Diesen beiden Schnelldampfern folgten 1901 die Lloyddampfer Kronprinz Wilhelm und Kaiser Wilhelm der Zweite und endlich im letzten Jahre die Kronprinzessin Cecilie. Die letzte hat eine Grösse von 20000 R. T. und eine Maschinenstärke von 45000 HP. — In den letzten Jahren ist nun wieder ein neuer Typ, eine Verbindung der Schnelldampfer mit den kombinierten Dampfern entstanden, um den Anforderungen der Reisenden zu genügen, die in erster Linie auf höchstem Comfort Wert legen und sich mit geringerer Geschwindigkeit begnügen. Diesem Typ gehören

als grösste Vertreter der Lloyddampfer Washington und die Hamburger Dampfer Amerika und Kaiserin Augusta Victoria an. Das letzte Schiff ist 25000 R. T. gross und verdrängt 42000 T. Wasser. Es kann 1100 Kajüts- und 2300 Zwischendeckspassagiere und ausserdem 16000 Tonnen Ladung befördern. Es ist mit einem Aufwande von 16 Millionen M. gebaut. Noch grössere Dimensionen hat der neueste Dampfer der Hamburg-Amerika-Linie, der in Belfast gebaut wird. Seine Grösse beträgt nicht weniger als 32000 R. T. —

Hand in Hand mit der Ausgestaltung der New-Yorker Linie ging die Ausdehnung des Liniennetzes über die ganze Erde. Bahnbrechend für die deutsche Schiffahrt gingen auch hier die beiden grössten Gesellschaften vor. — Um dem Hamburgischen Handel in Westindien eine bessere Stellung zu geben, richtete die Hamburg-Amerika-Linie 1871 eine Linie dorthin ein. Heute nimmt diese Rhederei eine herrschende Stellung im amerikanischen Mittelmeere ein. Da sich auch der Verkehr Bremens mit Mittelamerika entwickelt hat — die Einfuhr betrug 1905 $15^1/_2$ Mill. M. die Ausfuhr $5^1/_2$ Mill. M. — beteiligt sich seit 1901 auch der Lloyd an diesem Verkehr.

1871 bildete sich in Hamburg für den Verkehr mit Südamerika die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft. Für den Verkehr reichte sie jedoch bald nicht mehr aus. 1905 betrug die Einfuhr aus Argentinien nach Deutschland 369 Mill. M., die Ausfuhr dorthin 131,5, die Einfuhr aus Brasilien 172,4, die Ausfuhr 71 Mill., aus Uruguay die Einfuhr 17,5, die Ausfuhr dorthin 21,8. Der Gesamthandel mit diesen drei Staaten beziffert sich also auf 784 Mill. M. — Abgesehen davon, dass diese Staaten für die deutsche Kolonisation Wichtigkeit haben — befinden

sich doch schon in Südbrasilien 200 000 Deutsche, die in völlig geschlossenen, durchaus deutschen Kolonien leben — ist auch der Verkehr mit ihnen deshalb wichtig, da hier bedeutende Summen deutschen Kapitales untergebracht sind. Die Zahl der deutschen Geschäftsleute soll in Argentinien über 1000 betragen. Von den in diesen Häusern arbeitenden Kapitalien werden 150 Millionen M. nachgewiesen. Das Industriekapital ist mit 100 Millionen zu bewerten. In dem Kapitel über Südamerika der Festschrift des Norddeutschen Lloyds finden wir interessante Angaben hierüber. — Bedeutende Summen sind in den Eisenbahnen angelegt, der deutsche Grundbesitz hat einen Wert von 235 Millionen. In Brasilien vermitteln deutsche Firmen ca. $^1/_3$ des ganzen Kaffee-Exports, sie arbeiten mit einem Kapital von 500 Millionen M. — Der deutsche Grundbesitz hat hier einen Wert von 55 Mill., der industriellen Anlagen von 40 Mill. — Es ergibt sich also für die deutschen Interessen eine Gesamtsumme von $1^1/_2$ Milliarden M. ungefähr. Es hat so die deutsche Schiffahrt nach Südamerika grosse Bedeutung. Heute betreiben diese Fahrten 4 Gesellschaften, Hamburg-Amerika-Linie, Norddeutscher Lloyd, Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft und Hansa. Es besteht sowohl von Hamburg wie von Bremen aus 14tägige Verbindung mit 5—6000 R. T. grossen Dampfern. —

Die wachsenden Anforderungen des Verkehrs zeigt besonders auch der durch die deutsche Regierung mit Hilfe von Subventionen geschaffene Verkehr nach Ostasien und Australien. Die ersten Postdampfer des Lloyds konnten etwa 1600 T. Ladung befördern. Schon 1887 finden wir 4000 R. T. grosse Schiffe. Als auch diese nicht ausreichten, wurde 1889 ein Schnelldampfer von 7000 T. und 6500 HP.

eingestellt. Dieser wurde aber noch durch weniger schnelle Dampfer von 5000 R. T. ersetzt. 1892 folgen diesen dann 2 nach modernen Prinzipien gebaute Reichspostdampfer von 6700 T. und 5300 HP. — Der steigende Frachtenandrang forderte aber noch grössere Dampfer. 1897 wurde deshalb der neue Typ der Barbarossa-Klasse eingeführt. Die Schiffe dieser Klasse bieten grosse Laderäume und vollständig von ihnen getrennte Passagiereinrichtungen. Sie besitzen einen Raumgehalt von mehr als 10000 R. T. und haben eine Geschwindigkeit von 14 Knoten. Vom Jahre 1899 ab wurde die Reichspostlinie verdoppelt und 14 tägige Expeditionen eingeführt. 3 neue Dampfer der Barbarossa-Klasse mit noch grösserem Raumgehalt wurden deshalb für die Hauptsaison in Dienst gestellt. — Im 1. Betriebsjahre verwandte der Lloyd in der ostasiatischen Linie 13 Reichspostdampfer von zusammen 43000 R. T. und in der australischen ebenfalls 13 Dampfer von 39000 R. T. — 1904 wurden dagegen 26 Reichspostdampfer von 165000 R. T. nach Ostasien und 14 Dampfer von 103000 R. T. nach Australien bewegt. Die Kosten der Rundreise betrugen vor 20 Jahren 350000 M., jetzt ca. 1 Million. Von 1900 bis 1903 hatte sich die Hamburg-Amerika-Linie ebenfalls an der Reichspostlinie beteiligt, seit 1904 betreibt sie die Linie jedoch selbständig, ohne Staatssubvention. —

Im Verkehr nach Amerika und Ostasien liegt die Hauptstärke der deutschen Schiffahrt. Die Anforderungen dieser Linien haben Rhedereigesellschaften von mächtiger Kapitalkraft entstehen lassen, die wie die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd ausländischen Rhedereien weit überlegen oder wie die andern grossen Gesellschaften diesen wenigstens ebenbürtig zur Seite stehen.

Hamburg-Amerika-Linie und Norddeutscher Lloyd stehen in der Weltschiffahrt als die grössten und kapitalkräftigsten Unternehmen da. In ihrem Streben, ihr Liniennetz auszudehnen und in sämtlichen Linien den Verkehrsansprüchen zu genügen, entwickelten sie sich zu den jetzigen Riesenbetrieben. Die erforderlichen ungeheuren Kapitalien zusammenzubringen, waren sie nur als Aktiengesellschaft im Stande. —

Um seinen Betrieb den Anforderungen des Verkehrs anzupassen, hat der Norddeutsche Lloyd von 1892 bis 1907 für Reorganisation seiner Flotte einen Aufwand von 238 750 000 M. gemacht.[1]) Im ganzen hat der Lloyd seit seiner Gründung 418 Millionen für Schiffsbauten ausgegeben.[2]) Die Anforderungen, die die Gesellschaft so an den Kapitalmarkt gestellt hat, sind dementsprechend gross. Ihr Aktienkapital beträgt heute 125 Mill., die Höhe der Anleihen 55 Mill. — Gegründet wurde der Lloyd mit 10 Mill. M. — Da es sich um das erste aktiengesellschaftliche Unternehmen in der Schiffahrt Bremens handelte, boten sich ihm gleich zu Anfang bedeutende Schwierigkeiten.[3]) 2600 Aktionäre gaben nach Einzahlung der ersten 10% ihre Aktien aus Mangel an Zuversicht auf. Als die ersten Jahre auch noch eine Prioritätsanleihe von 600 000 Talern Gold nötig machten, konnte nur ein viertel begeben werden, das Vertrauen auf die Zukunft fiel so stark, dass die Aktien auf 28% sanken. Die Darmstädter Bank bot der Gesellschaft

---

[1]) Festschrift des NDL. S. 118.

[2]) Festschrift S. 387.

[3]) Dem Kapitel „Kapitalbewegung“ der Festschrift entnommen, S. 361 ff.

für 1 Million Taler Aktien zu diesem Kurse an. Da sich 1860 die Lage besserte, konnten die restierenden 450 000 Taler der ersten Anleihe voll begeben werden. Ausserdem wurden noch 250 000 Taler zum Bau eines 4. Ozeandampfers aufgenommen. 1864 konnten $10^1/_4\,\%$ Dividende gezahlt und 90 000 Taler dem Reservefonds überwiesen werden. Die Aktien stiegen jetzt über den Parikurs. Die 1859 und 1861 zu $6\,\%$ ausgegebenen Anleihen wurden jetzt mit Hilfe einer $4^1/_2$ prozentigen getilgt. Ohne Kapitalerhöhung konnten in den folgenden Jahren 4 neue Dampfer angeschafft und doch noch 15 bis $20\,\%$ Dividende gezahlt werden. Es wurde dies erreicht, da von der neuen Anleihe, die 1 Mill. Taler betrug, 240 000 Taler übrig geblieben, im Reservefonds 200 000 Taler angesammelt und durch Abschreibungen 180 000 Taler disponibel geworden waren, endlich waren 60 000 £ temporär aufgenommen und 200 000 Taler der von der Darmstädter Bank zurückgekauften Aktien wieder begeben worden. Für die Einrichtung der Baltimore-Linie waren zu derselben Zeit 700 000 T. Aktienausgabe, für die neue Linie nach New-Orleans 500 000 T. ebenfalls in Aktien nötig. Als 1868 für die Baltimore-Linie 2 neue Dampfer gebaut werden mussten, stieg das Aktienkapital um weitere 700 000 Taler und ein Jahr später durch die Errichtung der Linie nach Südamerika um eine Million. — So beträgt dieses 1870 $13^1/_4$ Million M. — Die Anleihen beliefen sich auf $3^1/_4$ Mill. M., der Reservefonds auf $2^1/_2$, der Versicherungsfonds auf $1^3/_4$ Mill. M.

Als durch die Gründung des Deutschen Reiches der Entwicklung der Schiffahrtsunternehmungen Sicherheit gegeben war, zeigten sich bald Steigerungen in der Kapitalbewegung des Lloyds um bedeutende Summen. Immer

mehr beteiligt sich jetzt auch das Kapital des Inlandes. 1872 genehmigte die Generalversammlung eine Anleihe von 2 Mill. Talern und Erhöhung des Kapitals um 2,8 Mill. T. — Konnte auch der wirtschaftlichen Depression der folgenden Jahre wegen keine Dividende gezahlt werden, so wurde doch der Schiffsbestand dauernd vermehrt, die Betriebe erweitert und ausserdem der Schnelldampferdienst eingeführt. 1880—1883 konnten wieder Dividenden von 5, 12, 5 und 10% verteilt werden. So konnte auch leicht eine Anleihe von 10 Mill. M. für den schnelleren Ausbau der Schnelldampferflotte aufgenommen werden. Die Uebernahme der Reichspostdampferlinie machte neue Geldansprüche. 20 Mill. Mark wurden zur Hälfte durch Aktienausgabe, zur andern durch eine Anleihe beschafft. 1889 wurde das Grundkapital um weitere 10 Mill. M. auf 40 Mill. erhöht. Als 1890 Dr. Wiegand die Leitung übernahm, bestand die Flotte aus 56 Seedampfern und 20 kleineren Schiffen von zusammen 200 000 R. T. und 190 000 HP. — 1892 setzt nun die erste Flottenreorganisation mit Einführung der Doppelschraubendampfer ein. Das Resultat ist, dass im Jahre 1898 die Lloydflotte 45 Seedampfer mit 260 000 R. T. und 255 000 HP umfasste. Der Anschaffungswert betrug 133,9 Mill. M. — Von 1892–98 war die durchschnittliche Grösse der Schiffe von 3800 auf 5700 R. T. gestiegen, das Durchschnittsalter von 12 auf 7 Jahre gefallen. Für Um- und Neubauten waren seit 1892 59 Mill. aufgewandt. Davon waren 15 Mill. durch Anleihen, ca. 27 Mill. durch Betriebsüberschüsse und Reserven, sowie 3,2 Mill. durch Dampferverkäufe gedeckt. Ausserdem waren 8 Mill zur Schuldentilgung aus den laufenden Betriebseinnahmen verwandt. Die Solidität des Unternehmens zeigt der Kurs von 150, der damals

erreicht wurde. Der wachsende Verkehr erforderte schon 1898 eine neue Erhöhung. Für 40 Mill. M. Aktien wurden emittiert. Die Flotte erhielt einen Zuwachs von 11 Ozeandampfern und dem Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Grosse", der allein 10 Mill. kostete. 1901—2 wurden weitere 20 Mill. M. Aktien emittiert und 30 Mill. M. Anleihe aufgenommen. Dieser Kapitalserhöhung stehen Neubauten von 17 grossen Dampfern, darunter der Schnelldampfer Kronprinz Wilhelm, mit zusammen 142000 R. T. und 105000 HP. und eine Zahl von Küstendampfern gegenüber. Verausgabt waren für diese Neubauten zusammen 59 Mill M. Von 1902 6 wurde die Flotte abermals um 20 Ozeandampfer, darunter der Schnelldampfer Kaiser Wilhelm II., von zusammen 150000 R. T. und 125000 HP. vergrössert. Verausgabt waren hierfür für 1906 96,5 Mill. M. In diesem Jahre mussten deshalb 25 Mill. M. Aktien neu emittiert werden. — Die Kapitalkraft umfasst jetzt somit 125 Mill. Aktien, 55 Mill. Anleihen und 33 Mill. Reserven. Die Flagge des Lloyds weht auf fast 200 Dampfern von zusammen 700000 R. T. —

Ueber eine noch grössere Flotte verfügt die Hamburg-Amerika-Linie. 1906 besass diese 158 Seedampfer und fast 200 Hilfsschiffe von zusammen 926400 R. T. Diese Flotte wurde während eines Zeitraumes von 60 Jahren geschaffen Das Gesellschaftskapital[1]) betrug bei der Gründung 450000 Mark und stieg bis 1853 auf 580000 M. — In diesem Jahre fand eine grosse Erhöhung auf 3 Millionen statt. Im Jahre 1870 besass die Gesellschaft ein Kapital von 7,5 Millionen M. Aktien und 3,8 Mill. Anleihen. Die Flotte bestand aus

[1]) Auf Grund der Schriften K. Thiess' und der Studie Th. Gutmanns.

11 Dampfern mit 30 000 R. T. Gehalt. In den Gründerjahren nach 1870 vermehrte die Gesellschaft ihr Material sehr schnell und erhöhte deshalb ihr Kapital in kurzen Intervallen bis zur Höhe von 22,5 Mill. M. — 1875 trat jedoch eine grosse Reaktion ein, sodass sich die Hamburg-Amerika-Linie zu grossen Verkäufen und zur Reduktion des Kapitals auf 15 Mill. entschliessen musste, um so die frühere Rentabilitat wieder zu erlangen. Es trat jedoch so wenig eine Besserung ein, dass 1885 der Aufsichtsrat das Vertrauen an die Zukunft der Gesellschaft verloren hatte. Durch den Eintritt des jetzigen Generaldirektors Ballin wurde ein grosser Umschwung bewirkt. In kurzen Zwischenräumen erhöhte dieser bis 1890 das Aktienkapital auf 30 Millionen und verstärkte die Anleihen auf 15 Millionen. 1897 setzte eine neue Erhöhung ein, die das Aktienkapital in wenigen Jahren auf 100 Millionen bringt. 1906 betrug dieses sogar 125 Millionen. — Das Anleihekonto belief sich in jenem Jahre auf 48,6 Millionen. —

Der Kapitalbedarf der übrigen deutschen Gesellschaften erscheint dem der beiden grössten gegenüber gering. Es wurden in den letzten 3 Dezennien von allen Gesellschaften Deutschlands an Aktien und Anleihen aufgenommen[1]):

1869	600 000 M.	1875	12 300 000 M.
1871	8 750 000 „	1876	125 000 „
1872	22 500 000 „	1877	— „
1873	6 500 000 „	1878	— „
1874	5 100 000 „	1879	1 000 000 „
	43 450 000 M.		13 425 000 M.

[1]) Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften.

1880	1 100 000 M.	1894	4 900 000 M.
1881	4 560 000 „	1895	32 700 000 „
1882	8 000 000 „	1896	6 850 000 „
1883	11 130 000 „	1897	23 100 000 „
1884	350 000 „	1898	44 900 000 „
1885	20 500 000 „	1899	52 000 000 „
1886	— „	1900	29 100 000 „
1887	4 000 000 „	1901	73 600 000 „
1888	14 000 000 „	1902	45 200 000 „
1889	28 000 000 „	1903	19 500 000 „
1890	15 000 000 „	1904	3 500 000 „
1891	2 600 000 „	1905	19 500 000 „
1892	1 600 000 „	1906	69 000 000 „
1893	8 500 000 „	1907	14 250 000 „
	119 340 000 M.		438 100 000 M.

Nach dem Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften von 1907—8 waren in den deutschen Häfen in reinen Aktiengesellschaften des Seeschiffahrtsbetriebes investiert:

Zahl:	Kapital: Mark	Anleihen: Mark	Reserven: Mark	Schiffswert: Mark
Bremen (13)	193 450 000	73 435 000	51 276 000	238 064 000
Hamburg (16)	206 491 000	75 662 000	49 659 000	286 838 000
Oldenburg(1)	2 100 000	1 000 000	551 000	4 000 000
Köln (1)	3 500 000	80 000	60 000	3 500 000
Emden (1)	250 000	78 000	—	335 000
Nordseegebiet	405 791 000	150 255 000	101 546 000	532 480 000

Zahl:	Kapital: Mark	Anleihen: Mark	Reserven: Mark	Schiffswert: Mark
Flensburg (7)	8745000	938000	880000	10936000
Kiel (1)	1000000	—	200000	900000
Lübeck (8)	6032000	3287000	257000	8743000
Rostock (1)	100000	—	5000	100000
Stettin (11)	7492000	581000	2202000	9249800
Kolberg (1)	90000	—	15000	77000
Danzig (1)	1000000	—	—	520700
Königsberg (1)	255000	—	—	213000
Ostseegebiet	24714000	4806000	3559000	30740000
Zusammen	430505000	155061000	105105000	
		690671000		563220000

1895 betrug der Gebrauchswert der deutschen Flotte nach der Schätzung des Reichsmarineamts 327 Mill. — 1905 betrug diese Schätzung 800 Mill. — Diese Zunahme fällt zum grössten Teile den Aktiengesellschaften zu, wurden doch während jener Zeit allein in Hamburg und Bremen 300 Mill. an Aktien aufgenommen. —

Die Aktiengesellschaften haben so dem Rhedereibetriebe Kapitalien zugeführt, die Privatfirmen nie hätten aufbringen können. Die heutige Rhederei ist fast nur als Gesellschaftsunternehmen möglich, da dieses die geeignetste Form ist, die zum Betriebe nötigen Kapitalien zusammenzubringen.

Schafft die Kapitalkraft der Aktiengesellschaft den modernen Seeschiffahrtsbetrieb, so trägt sie auch in starkem Masse zur Sicherung und Ausdehnung dieses bei, denn durch sie wird die Rhedereigesellschaft in den Stand gesetzt, bedeutende Mittel zu Einrichtungen, die Sicherung und Aus-

dehnung des Betriebes bezwecken, aufzuwenden. So können sie, um sich in ihrem Kohlenbedarf unabhängig zu machen, eigne Kohlengruben ankaufen, ihren Bedürfnissen entsprechend eigene Hafenanlagen herstellen lassen, Reparatur- und Ausrüstungswerkstätten anlegen, alle Erfindungen ausnutzen und sich sogar selbst einen guten Stamm von Seeleuten heranziehen. — Einen der wichtigsten dieser Punkte bilden die Hafenanlagen, denn diese sind für einen grösseren Betrieb von hoher Bedeutung. Will eine Rhederei einen regelmässigen Verkehr aufrecht halten, so müssen sie einerseits unbedingt den Anforderungen entsprechen, andrerseits muss die Rhederei jederzeit über sie verfügen können. Da dies nur im Heimatlande der Fall sein wird, so muss die Rhederei sich im Auslande eigne Anlagen schaffen und deshalb grossen Grundbesitz dort erwerben. Hafenanlagen und Grundbesitz spielen so eine grosse Rolle. Für sie muss eine Rhederei von Bedeutung grosse Summen auszugeben im Stande sein. —

Im Hamburg und Bremen sind die für die grossen Gesellschaften nötigen Hafenanlagen der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Gesellschaften wegen vom Staate selbst ausgeführt und die Rhedereien nur zur Verzinsung und Amortisation verpflichtet worden. Die Summe, die so der Norddeutsche Lloyd für die Hafenanlagen in Bremerhaven zu verzinsen hat, beträgt im Ganzen 42 Mill.[1]) Diese ungeheure Summe verteilt sich auf:

---

[1]) Festschrift S. 437.

Landerwerb	5,20 Mill.
Ufer und Deiche	7,92 „
Erd- und Baggerarbeiten	4,65 „
Schleuse	6,00 „
Maschinen	2,50 „
Strassen	1,20 „
Eisenbahnanlagen	2,00 „
Schuppen	1,65 „
Gasbeleuchtung	0,20 „
Ausrüstungen	3,00 „
Trockendock	7,55 „
	41,87 Mill.

Die Kosten der vom Hamburger Staate ausgeführten Anlagen[1]), die 3 km Quailänge und 129000 qm. Schuppenfläche umfassen, betragen 32 Mill. — Hierfür muss die Hamburg-Amerika-Linie jährlich $1^1/_3$ Mill. M. an Pacht zahlen. In Hamburg hat diese Rhederei ausserdem noch eignen Grund, Docks, Werkstätten und Betriebsanlagen im Werte von $3^1/_4$ Mill. — Ihr im Hafen- und Werkstättenbetrieb heute ständig tätige Personal ist auf über 6000 gewachsen. — Sehr hohe Kosten haben den beiden grossen Gesellschaften die Landungsanlagen in New-York gemacht. Die Hamburg-Amerika-Linie führt in ihrer Bilanz für Grundbesitz und Gebäude in Nordamerika abzüglich der Hypotheken $5^1/_4$ Mill. M. an. Für die Hafenanlagen in New-York hat sie eine besondere Gesellschaft, die diese verwaltet, gegründet. Ebenso hat auch der Lloyd für seine Hafenanlagen in New-York eine eigne Gesellschaft gegründet, deren Aktien er in Händen hält. — Interessant sind die

[1]) Thiess, K., H.-A.-L. S. 51.

Angaben der Hamburg-Amerika-Linie über den Besitz in andern Ländern, so ist für Westindien in der Bilanz $^1/_2$ Mill. und für Ostasien 1 Mill. angegeben. Kohlendepots besitzt die Gesellschaft an den verschiedensten Stellen der Welt. — Der Auswandererverkehr hat bei seiner jetzigen Grösse an verschiedenen Orten Grenzkontrollstationen und Auswandererhallen nötig gemacht. Der Lloyd hat sich noch besonders eine Zentrale für die nach Bremen zu befördernden Auswandrer in den Anlagen bei Ruhleben bei Spandau geschaffen. Die Hamburg-Amerika-Linie gibt für solche Hallen in der Bilanz 1 Mill. M. und für Kontrollstationen 185 000 M. an. —

Um den Betrieb sicher und unabhängig funktionieren zu lassen, sind bedeutende Einrichtungen für Ausrüstung, Reparatur und Verproviantierung nötig. Der Lloyd besitzt im Bremerhaven Anlagen, die Kontore, Magazine, Kraft- und Lichtzentrale, Maschinenfabrik, Modelltischlerei, Metallgiesserei, Mechanische Werkstatt, Kesselschmiede, Kupferschmiede, Klempnerei, Tischlerei, Zimmerei, Segelmacherei, Sattlerei, Malerei, Trockendockbetrieb, Versuchsstation, Feuerlöschstation, also die verschiedensten Tätigkeiten umfassen[1]). Aus diesen Werkstätten ist 1901 die dem Lloyd angegliederte, aber selbständige Armaturenfabrik (G. m. b. H.[2]) mit einem Kapital von $1^1/_2$ Mill. M. hervorgegangen. Dieser Gesellschaft wurde 1905 auch Werft- und Schiffsbaubetrieb angegliedert. Sie beschäftigt 1600 Angestellte und Arbeiter. Ihr Hauptzweck ist Herstellung aller beim Schiffbau verwandten Hilfsmaschinen.

---

[1]) Festschrift S. 447.

[2]) Handbuch der deutschen A. G. und Festschrift S. 462.

Von grosser Bedeutung ist bei den Grossbetrieben das Proviantwesen, das durch besondere Proviantämter erledigt wird. Von welcher Grösse diese sein müssen, zeigt der jährliche Verbrauch der beiden grossen Gesellschaften, der sich auf 25 Mill. M. beziffert. Diesen Aemtern sind Wäschereien und Kohlenabteilungen untergeordnet. In der Wäscherei des Lloyds sind täglich 15000 Stück Wäsche zu waschen, dazu sind 140 Personen beschäftigt[1]). Der Kohlenbedarf der beiden Gesellschaften umfasst in den beiden Häfen Hamburg und Bremen ca. 1 Mill. Tonnen im Werte von 12 Mill. M.[2])

Neben den Hafenanlagen, Grundbesitz und Nebenbetrieben spielen ferner die zu einem modernen Rhedereibetriebe nötigen Hilfsschiffe eine grosse Rolle. Es sind dies bei der Hamburg-Amerika-Linie allein im Hamburger Hafenverkehr 11 Flussdampfer, 7 Seeschlepper, 10 Flussschlepper, 20 Barkassen, 26 Seeleichter, 40 Flussleichter, 3 Getreideheber, 1 Schwimmkran und 8 andere Fahrzeuge zu besonderen Zwecken. Zusammen 125 Schiffe. In auswärtigen Häfen sind dann noch weitere 80 Schiffe tätig, sodass der Betrieb der Hamburg-Amerika-Linie im Nebendienst im Ganzen 200 Schiffe von 45 000 RT. nötig hat. Der Norddeutsche Lloyd besitzt für den gleichen Dienst 39 Dampfer von

---

[1]) Proviantamt und Wäscherei des Nd. L. sind ausführlich in der Festschrift S. 467 ff. dargestellt.

[2]) Der Gesamtverbrauch des Lloyds betrug 1905 in allen Häfen 1,4 Mill. T. im Werte von 22,6 M. — Von diesen sind 0,5 Mill. T. deutsche Kohle. Die Kohlenversorgung in Bremerhaven umfasste 1905 0,45 Mill. T. im Werte von 6,4 Mill. M. Hiervon wurden 325000 T. aus Westfalen bezogen. (Festschrift S. 480.)

14000 RT. und 80 Schleppkähne von je 200 bis 600 RT.[1])

Nicht nur in diesen für den grösseren Rhedereibetrieb unbedingt nötigen Nebenbetrieben und Hilfseinrichtungen zeigt sich der Vorteil der Kapitalkraft der Aktiengesellschaft, sondern auch in anderen Einrichtungen, die wesentlich zur Konsolidierung des Unternehmens beitragen. So handelt es sich vor allem um Aufwendungen für die Heranziehung eines guten Stammes von Seeleuten. In dieser Beziehung hat der Norddeutsche Lloyd bahnbrechend gewirkt. Bei der Vermehrung der Handelsflotte und der Marine hielt das Angebot gedienter Seeleute keineswegs mit der Nachfrage gleichen Schritt. Der Lloyd entschloss sich daher zur Selbsthilfe, indem er 1899 ein Kadettenschulschiff einstellte, dem schon 1902 ein zweites folgte. Diese Schulschiffe haben zugleich für den ganzen Betrieb der Seeschiffahrt Bedeutung, denn sie bezwecken zwar in erster Linie die Ausbildung junger Seeleute für die Flotte des Norddeutschen Lloyds, aber dann auch für die allgemeine höhere seemännische Laufbahn. Insbesondere für die Stellung von Kapitänen und Offizieren für Dampfer der Handelsflotte. Wird so für die Heranbildung von Seeleuten gesorgt, so verwendet der Lloyd dieselbe Sorgfalt auch auf die Ausbildung von Maschinisten[2]). Noch weiter hat in dieser Hinsicht der Norddeutsche Lloyd grosse Bedeutung für die Einrichtung eines eignen Konstruktionsbureaus und einer Modellversuchsstation[3]). Der

---

[1]) Flottenverzeichnisse.

[2]) Vgl. das Kapitel „Der Einfluss des Nd. L. auf die Heranbildung von Seeleuten und Maschinisten“ in der Festschrift S. 545 ff.

[3]) Die Kosten der Anlage der Versuchsstation haben $^1/_4$ Mill. betragen (Festschrift S. 457).

Zweck dieser Institute ist es, für die einzelnen Schiffstypen in Rücksicht auf Ladefähigkeit, Schnelligkeit und Kohlenverbrauch die zweckdienlichste Schiffsform festzustellen Auch diese Einrichtungen arbeiten ebenso wie für den Lloyd auch für andere Rhedereien. Sie sind als eine wesentliche Grundlage für die Fortschritte des deutschen Schiffbaues anzusehen. Wenn auch nicht volkswirtschaftlich, so doch für den eigenen Betrieb wichtige Sicherungseinrichtungen besitzen fast alle grösseren Gesellschaften. So hat um einige derartige Beispiele deutscher Rhedereien[1]) anzuführen, die Bremer Gesellschaft Hansa mit anderen deutschen Firmen zusammen in Algier und Port-Said Kohlendepots errichtet, ferner ist sie an dem Harris Deepwater Wharf in Middelsbrough beteiligt, endlich hat sie in Antwerpen die société anonyme Prévoyance gegründet, um ihren Staubebetrieb dort unabhängig zu gestalten. — Die Deutsch-Australische Dampfschiffahrtsgesellschaft ist zur Sicherung ihres Betriebes in Sidney an der Stevedoring- & Shipping Comp. beteiligt. Ebenso ist auch die Hamburg-Amerika-Linie an der Yangtse Wharf & Godown Comp. beteiligt. Im Interesse ihres Unternehmens hat diese Gesellschaft das bekannte Reisebureau Carl Stangen erworben und in eine Gesellschaft mit beschränkter Haft mit 600 000 M. verwandelt, 500 000 M. von diesen gehören der Hamburger Gesellschaft. Mit 200 000 M. ist die Hamburg-Amerika-Linie auch am Esplanade-Hotel in Hamburg beteiligt.

Die Mittel der Aktiengesellschaft gestatten dieser alle Erfindungen der Technik auszunutzen und auch so für die Sicherheit ihres Betriebes zu sorgen. Es ist ein besonderes

---

[1]) Handbuch der deutschen A. G. 1907—8.

Verdienst des Lloyds, für die Wohlfahrt der Seeleute, sowie für die Sicherung des Schiffsbetriebes und damit für die ihm anvertrauten Hunderttausende von Menschenleben und die beförderten Güter bahnbrechend gewirkt zu haben. — Zuerst ist hier die Erwerbung und Ausnutzung des Patents der Dörrschen Schottentürverschlüsse zu erwähnen Um die Gefahr des Sinkens zu vermeiden, sind die Schiffe in mehrere durch Schotte von einander wasserdicht getrennte Abteilungen geteilt. Wesentlich war nun hierbei ein selbsttätiges Schliessen der Türen in Fällen der Gefahr. Bei der Dörrschen Erfindung war dies möglich: durch Drehung eines Hebels, der sich auf der Kommandobrücke befindet, können jetzt in wenig Sekunden alle Schotten geschlossen werden. Der Lloyd erwarb dies Patent und rüstet jetzt seine sämtlichen Schiffe damit aus.[1]) Ausser der reichlichen Anwendung des Telephons und des Telegraphens auf den grossen Schiffen, ausser Einrichtungen zur Sicherung der Steuerung, ausser der Anwendung des Clayton-Apparates, der mit Hilfe von Schwefeldioxyd leicht und sicher Feuer zu löschen im Stande ist, muss die kostspielige Anwendung der drahtlosen Telegraphie als Betriebssicherungsmittel besonders erwähnt werden. Wiederum ein Verdienst des Norddeutschen Lloyds ist es, die erste Station drahtloser Telegraphie an der deutschen Küste auf Borkum errichtet zu haben.[2]) Die Bedeutung dieser Einrichtung braucht nicht weiter dargestellt zu werden. Um die Gefahr des Nebels einzuschränken, hat man in neuester Zeit Unterwasserschallsignale eingeführt, die in Zukunft die grösste Rolle spielen werden. Für die Her-

---

[1]) Festschrift S. 338, 339.

[2]) Festschrift S. 355.

stellung dieser Apparate ist der Lloyd insofern wichtig, als seine Armaturenfabrik sie übernommen hat. —

Die Kapitalien, die in dieser Weise die Aktiengesellschaften dank ihrer Kapitalkraft anlegen konnten, sind sehr bedeutend. Die Gesellschaften sind mit ihrer Hilfe in der Lage, für Sicherung und Ausdehnung ihrer Betriebe in grossem Masse sorgen zu können. —

Ermöglicht allein die Aktiengesellschaft einen grösseren Rhedereibetrieb, so ist für einen Schnelldampferbetrieb bei den an ihn gestellten Anforderungen diese Unternehmungsform die einzig mögliche. Für eine Privatrhederei sind die Bau- und Betriebskosten dieser Dampfer nicht mehr erschwinglich, zumal der Verkehr stets wachsende Anforderungen an Schnelligkeit und Ausstattung stellt. Kosteten die ersten Schnelldampfer 2 — 3 Mill., so betragen heute die Baukosten der erstklassigen Ozeandampfer 10 — 15 Mill.[1]) — Da nun in der Seeschiffahrt die Nation die führende ist, die die schnellsten und modernsten Schiffe besitzt, gewinnen auch hierdurch die Aktiengesellschaften grosse volkswirtschaftliche Bedeutung. — Wegen dieser Bedeutung muss etwas näher auf den Schnelldampferbetrieb eingegangen werden. —

Die Borussia der Hamburg-Amerika-Linie, die 1856 die erste deutsche transatlandische Verbindung herstellte, machte die Ueberfahrt mit 12 Knoten Geschwindigkeit in 12 Tagen $6^1/_2$ Stunden. Dies war bis 1881 die durchschnittliche Geschwindigkeit. In diesem Jahre erreichte der erste Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyds, die

---

[1]) Die „Kaiserin Augusta Viktoria“ der H.-A.-L. 16 Mill. (Himer, H.-A.-L. S. 128.)

Elbe mit 5600 HP. eine Schnelligkeit von 16 Seemeilen. Sie legte so den Weg in 8 Tagen und 13 Stunden zurück. 1886 wurde mit 8000 HP. eine Geschwindigkeit von 17 und 1887 mit 9000 HP. schon eine solche von 18 Seemeilen erreicht. 1890 erzielte die Spree, die mit 5 Mill. M. Kosten erbaut war und 12500 HP. indizierte schon 20,3 Knoten. 1890 war auch die Hamburg-Amerika-Linie in den Schnelldampferwettbewerb eingetreten. Es gelang ihr mit ihrem Dampfer Fürst Bismark 1891 das blaue Band des Ozeans zu erwerben. Dieser Dampfer legte die Fahrt von Land zu Land in 6 Tagen 11 Stunden zurück. Der Wettbewerb zeitigte dann 1896 den ersten Doppelschnelldampfer, den Lloyddampfer „Kaiser Wilhelm Der Grosse", der einen Raumgehalt von 14500 RT. und 28000 HP. Maschinenstärke hat. Seine Geschwindigkeit beträgt 22 Seemeilen. Dieser Dampfer wurde 1900 durch den Hamburger Dampfer „Deutschland" übertroffen, der mit 37800 HP. 23 $^1/_2$ Knoten erzielte und die Ueberfahrt in 5 Tagen, 7 $^1/_2$ Stunden machte Schon im nächsten Jahre stellte der Lloyd den „Kronprinz Wilhelm" und 1903 den „Kaiser Wilhelm II." ein. Dieser ist 20000 RT. gross und hat eine Maschinenstärke von 40000 HP., die ihm bis 1907 die grösste Schnelligkeit sicherten. In diesem Jahre trat der neueste Lloyddampfer „Kronprinzessin Cecilie" mit 45000 HP. in Wettbewerb mit ihm. Die grösste durchschnittliche Geschwindigkeit von 23,58 Seemeilen fällt jedoch immer noch dem „Kaiser Wilhelm II." zu. Die Fahrt von Bremen nach Southampton dauert jetzt 16–18 Stunden, von Southampton nach Cherbourg 6 Stunden, die eigentliche Ozeanfahrt nur 5 $^1/_2$ Tage. Die grösste Geschwindigkeit haben jetzt zwei Dampfer der englischen Cunard Line mit 25 Knoten erreicht. Diese

durch Turbinen erzielte Schnelligkeit würde jedoch für die deutschen Gesellschaften keinen Vorteil bieten.[1]) Da die Dampfer genau 7 Tage nach der Abfahrt in New-York ankommen, nun aber am Tage in Deutschland abfahren, würde man mit 2 Kn. mehr nur eine Ankunft in der Nacht oder am Abend vorher erreichen, und so keine Quarantäne-abfertigung mehr erhalten. So würde der Vorteil wieder verloren gehen. — Jedenfalls ist die Compound-Maschine an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt, ebenso sind auch die Kosten einer Reise ungeheuer gewachsen, verbraucht doch der grössere Schnelldampfer für ca. 50 000 M. Kohlen während einer Ueberfahrt[2]). Bedenkt man noch die Amortisation von 15 Mill. Baukosten, die Erhaltung von 500 Mann Personal, so erkennt man die Schwierigkeit der Rentabilitätserzielung, aber auch zugleich die Leistungsfähigkeit der grossen Rhedereigesellschaften.

Den durch die Gesellschaften geschaffenen Schnelldampfern verdanken England und Deutschland ihre hervorragende Stellung im Weltverkehr, Deutschland im Besondern im Verkehre mit Nordamerika. — Welche Bedeutung Schnelldampfer für den einzelnen Betrieb haben, leuchtet von selbst ein, werden doch stets im Personenverkehr die schnellsten und schönsten Schiffe benutzt und im Güterverkehr die schnellen Dampfer durch ihre höhere Zahl von Reisen grössere Verdienste erzielen. Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Schnelldampfer liegt darin, dass sie den Post- und Personenverkehr in den von ihnen berührten Häfen konzentrieren und dadurch auf die Gestaltung des

---

[1]) Festschrift des Nd. L. S. 290.

[2]) Schnelldampfer Deutschland täglich 500 T.

Ueberseehandels eine sehr grosse Wirkung ausüben. „Denn es ist bekannt, so sagt Wiedenfeld[1]) hierüber, dass der heutige Welthandel, der nur selten auf Konsignation Waren zur Versendung bringt, sich auf einer ganz gewaltigen Korrespondenz aufbaut; wird doch fast für jeden Warenposten erst der Käufer gesucht, ehe mit der Verladung begonnen wird. Viele Briefe müssen geschrieben, zahllose vergebliche Angebote müssen gemacht werden, ehe ein Abschluss zustande kommt; die Schnelligkeit der Postbeförderung ist deshalb wesentliche Voraussetzung für einen raschen Kapitalumschlag, der wieder die Voraussetzung der Einzelgewinne ist. Und wie beim Abschluss der Verträge, so spielt die schnellere Post auch bei ihrer Abwicklung eine bedeutsame Rolle. Dasselbe Bedürfnis nach raschem Kapitalumschlag führt den ersten Käufer einer überseeischen Ware dazu, sie möglichst schon vor ihrer Ankunft weiter zu verkaufen, und so fort, bis schliesslich der endgiltige Konsument sie in die Hand bekommt und bei der Ankunft in Empfang nimmt. Dies ist nur möglich, wenn die zur Verfügung berechtigenden Dokumente insbesondere also das Konossament mit seinen Anhängen schneller, als das Gut selbst dem Käufer zugesandt werden können, wenn also eine Postlinie zur Verfügung steht. Nun bedeutet aber auch im Postverkehr jede Umladung eine Verzögerung. In London hatte sich daher früher der Handel in stärkstem Masse zusammengeballt, da hier Jahrzehnte hindurch die nicht amerikanische Post konzentriert einging. Die Einrichtung kontinentaler Postdampferlinien hatte deshalb eine bedeutende Hebung des direkten Handels zur Folge Nicht nur

[1]) a. a. O. S. 185.

die Tatsache einer direkten schnellen Schiffahrtsverbindung ist für den Post- und Güterverkehr von Bedeutung, sondern es kommt auch ganz wesentlich auf die Häufigkeit, mit der die Verkehrsgelegenheit geboten wird, an. Selbst nichteilige Warensendungen werden lieber nach den Häfen mit häufigen Verschiffungsgelegenheiten geleitet, als dorthin, wo nur eine Linie mit seltenen Fahrten besteht".

So konzentrieren die Schnelldampferlinien der deutschen Aktiengesellschaften nicht nur den Verkehr des eignen Landes, sondern ziehen auch zum Vorteil der einheimischen Rhederei den benachbarten ausländischen Verkehr an sich. —

Die Beförderung auf den Schnelldampfern der grossen deutschen Gesellschaften zeitigte bald eine für das Postwesen höchst wichtige Einrichtung, die der deutschen Seepost. 1891 wurde diese zuerst auf den Schiffen zwischen Amerika und Deutschland eingerichtet.[1]) Durch begleitende Postbeamte werden hier in eigens hergerichteten Postbureaus die Postsachen sortiert, um sogleich nach Ankunft des Dampfers an die Adressaten weiter befördert werden zu können. Um welchen Verkehr es sich hier handelt, zeigt das Gewicht der von den beiden grossen Gesellschaft beförderten Postsachen, das jährlich mehrere Millionen Kg. beträgt.[2]) Die Seepost wurde bald auch auf die Reichspostlinien übertragen. Interessant ist hierbei, dass bei der

---

[1]) Festschrift des Nd. L. S. 579.

[2]) Die deutschen Schnelldampfer befördern auf jeder Fahrt nach New-York im Durchschnitt 900 Säcke Post im Gesamtgewicht von 27 000 kg. (Festschrift S. 583). Im Jahre 1905 wurden auf jeder Fahrt so 250000 Briefe, 3500 Einschreibsendungen und 350 Sack Drucksachen sortiert (Festschrift S. 580).

ersten Expedition die Postbeamten für die Post zwei Grossfoliokouverts an Bord schickten. In Wirklichkeit umfasste diese jedoch 3 grosse Leinwandsäcke.[1]) — Die Bedeutung dieser Linie in Bezug auf die Steigerung des Personen- und Güterverkehrs wurde schon bei der Darstellung der wirtschaftlich-technischen Verhältnisse der Rhederei erwähnt. —

Infolge der beschränkten Haftpflicht der Gesellschaften eignet sich die aktiengesellschaftliche Unternehmungsform besonders für Betriebe mit grossem Risiko. — Die Gefahren des Seeschiffahrtsbetriebes sind bekannt. Verluste durch Sturm und Nebel, durch Auflaufen auf den Strand und sonstige Unglücksfälle, durch Zeit- und Zinsverlust kommen für die Rhedereien in erster Linie in Betracht. Diese Verluste ist man auf alle Weise zu beschränken bemüht. Man richtet genügend Leuchttürme, Feuerschiffe und Signaltonnen ein, erbaut die Schiffe mit doppeltem Boden und teilt sie in mehrere von einander wasserdicht getrennte Abteilungen ein, man benutzt alle Erfindungen der Technik, Unterwasserschallsignale, drahtlose Telegraphie, Feuerlöschapparate. Endlich hat man auch bei grossem Verkehr, wie nach New-York die Fahrstrasse hinüber und herüber genau festgelegt. Treten doch Unglücksfälle ein, so haben die Versicherungen zwar den direkten Schaden zu ersetzen, die Rhederei trifft aber doch ein grosser Verlust durch den Ausfall an Verzinsung während der Reparatur. Dieser Zins- und Zeitverlust tritt aber häufiger, als bei Unglücksfällen in Folge Nebels ein. Was dies bedeutet, erkennt man an den grossen Schnelldampfern, die um zu rentieren, täglich

---

[1]) **Festschrift S. 73.**

bis 10000 M. netto verdienen müssen.[1]) Viel bedeutender als die so erwachsenden Verluste ist der Schaden, der den Rhedereien durch Konkurrenz und wirtschaftliche Krisen, die naturgemäss um so schwerer sind, je grösser die Entwicklung zur Zeit des Aufschwunges war, zugefügt werden Selten überstehen Privatrhedereien solche volkswirtschaftliche Störungen. Ihre Kapitalkraft wird oft durch die Verluste ganz vernichtet. —

Um einige Beispiele der Wirkung des Konkurrenzkampfes anzuführen, so hatte 1874 die Hamburg-Amerika-Linie durch den Wettbewerb mit der neu entstandenen Adler-Linie einen Betriebsverlust von 2 Millionen M. erlitten, während sie vorher schon an einen Gewinn von 3 Mill. M. gewöhnt war.[2]) Dieser Verlust wurde noch durch den Wertverlust der Aktien vergrössert. Für den Konkurrenzkampf und zum Ankaufe der Linie war das Kapital von 1872—75 um 12 Mill. auf 22,5 erhöht worden. 7,5 Mill. gingen hiervon verloren, da die Gesellschaft, um ihre alte Rentabilität wieder zu erlangen, ihr Kapital auf 15 Mill. herabsetzen musste. — Als Ende der 80er Jahre der Norddeutsche Lloyd nicht rechtzeitig zum Doppelschraubendampfersystem in der New-Yorker Linie übergegangen war, zeigte sich dies sogleich in dem grossen Rückgang der Zahl der Kajütspassagiere. 1880 hatte diese 34000 betragen, in 5 Jahren war sie auf 25000 herabgesunken.[3]) — Im Jahre 1904 trat

---

[1]) Bei der „Kaiserin Augusta Viktoria“ Amortisation von 16 Mill. Baukosten 10 % = 1600000 und 10 % Versicherungsquote = 1600000 M., zusammen 3,2 Mill. M.

[2]) Thiess, K. Organisation u. s. w. S. 10.

[3]) Festschrift S. 145.

die englische Cunard-Linie von der internationalen Abmachung über die Passagierbeförderung zurück und trat in einen scharfen Konkurrenzkampf mit den deutschen Linien ein Nach 8 Monaten hatten die deutschen Gesellschaften aber gesiegt.[1]) Die Erschütterung der Betriebe aber zeigte sich, als der Norddeutsche Lloyd nur $2^1/_2\%$ Dividende verteilen konnte. Die Hamburg-Amerika-Linie, die nicht so auf die New-Yorker Fahrt angewiesen ist, wurde allerdings nicht so sehr getroffen. —

Viel bedeutender ist jedoch der Schaden, der den Rhedereien durch Krisen zugefügt wird. Der Personen- und Güterverkehr entwickelt sich bis zu grosser Höhe, plötzlich tritt eine Krise ein, und der Verkehr hört fast auf oder die Fracht sinkt auf ein Niveau, bei dem keine Rentabilität mehr zu erzielen ist. Das Schwanken der Auswanderung spielt ebenfalls eine Rolle. Wenn auch bei den grossen Passagiergesellschaften der Kajütsverkehr, der allerdings durch Krisen auch erschüttert werden kann, bei der Rentabilität wesentlicher ist. Die Auswanderung über Hamburg betrug zum Beispiel in den Jahren 1897—1907[2]):

1897	35 000	
1898	43 500	(+ 8 500 i. Verh. zu 1897)
1899	73 500	(+ 30 000)
1900	100 500	(+ 27 000)
1901	92 500	(— 8 000)
1902	123 600	(+ 31 100)
1903	144 500	(+ 11 000)
1904	132 500	(— 12 000)
1905	143 500	(+ 11 000)
1906	173 500	(+ 30 000)

[1]) Thiess, K., Deutsche Schiffahrt u. s. w. S. 90.

[2]) Himer, K., H.-A.-L. S. 51.

Hatten wir in den letzten Jahren bis 1901 günstige Konjunktur, so trat Ende dieses Jahres ein Umschwung ein, der die Schiffahrt schwer erschüttert hat. Himer sagt in seiner Schrift über die Hamburg-Amerika-Linie hierüber[1]), dass die vorher reichliche Ladung unversehens abnahm, und dass der vorhandene Schiffsraum nur zu einem Teile ausgenutzt wurde und so in fast allen Verkehrsgebieten auf die Frachten dermassen drückte, dass sie, wo nicht längere Kontrakte und Abmachungen vorlagen, 30—40 % unter den Stand vom Anfange des Jahres heruntersanken. „Die verschiedensten ungünstigen Momente trafen zusammen. Während das Ladungsangebot sich erheblich verkleinerte, wuchs die Schiffstonnage den Redern über den Kopf. Ausserdem wurden gerade jetzt die grossen Schiffe wieder frei, die während der chinesischen Unruhen von der Regierung als Truppentransportschiffe gebraucht worden waren und nur allzuviele Neubauten erschienen auf dem Plane, die in den vorhergehenden Jahren der Hochkonjunktur in der Hoffnung auf den Fortbestand der günstigen Geschäftszeiten in Auftrag gegeben worden waren. Hohe Kohlenpreise, hohe Löhne, hohe Schiffspreise erschwerten den arg bedrängten Rhedereibetrieb. Diese missliche Lage verschlimmerte sich noch während des Jahres 1902, so dass die Trampdampfer, d. h. die nach Gelegenheitszielen fahrenden Schiffe, und die Segelschiffsrhedereien schliesslich überhaupt keinen Verdienst mehr finden konnten. Die Fracht wichtiger Handelsartikel sank jetzt auf manchen Linien bis auf die Hälfte ihres normalen Standes und tiefer. 1903 fing die deutsche Volkswirtschaft sich wieder zu erholen an, aber

[1]) S. 29 und 30.

die Lage der Schiffahrt war noch 1903/4 sehr traurig. Seit 1905 können wir, wenn auch vorläufig nur in der Gross-Schiffahrt wieder einen Aufschwung beobachten. Die Hamburg-Amerika-Linie konnte 05 : 11; 06 : 10 % Dividende verteilen. Konnten so die grösseren Gesellschaften wieder bessere Resultate erzielen, so wurde doch für die mittleren und kleinen Gesellschaften die so dringend nötige Erhöhung der Frachtsätze wieder dadurch illusorisch gemacht, dass jeder sich geltend machende Aufschwung sofort durch Neubauten unterdrürkt wurde. Besonders schädigten so englische Werften die Schiffahrt, indem. dort sehr viele Dampfer ohne jede Bestellung gebaut wurden, die dann erst kurz vor der Fertigstellung verkauft wurden. Trotz der weiteren Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse brachte das Jahr 1906 im allgemeinen fast gar keine Besserung der Frachten, da das Ueberangebot an Schiffen stets die Frachten weiter drückte.[1]) Ausserdem traten jetzt noch höhere Betriebskosten, höhere Preise für Kohlen, Maschinen-Oel, Trossen und andere Materialien ein. Die Lage wurde weiter verschärft durch die Revision der englischen Freibordregeln. Die Ladefähigkeit der englischen Flotte wurde dadurch um rund eine Million T. erhöht und das Ueberangebot und die Konkurrenz dadurch weiter gesteigert. Der Erholung des wirtschaftlichen Lebens im Jahre 1906 folgte schon 1907 wieder ein starker Rückgang der Konjunktur, unter der nicht nur die kleineren, sondern auch die grossen Rhedereien stark litten.[2]) Besonders musste die Schiffahrt die immer weiter fortgesetzte englische

---

[1]) Nautikus 1907 S. 356.

[2]) Nautikus 1908 S. 367 ff.

Schiffbaupolitik, die sich jetzt auch nach Deutschland zu verbreiten schien, schädigen. Weiter wurde der aus dem Rhedereibetrieb erzielte Nutzen auch durch die Verteuerung der Betriebsmaterialien und die Erhöhung der Löhne eingeschränkt. „Hier fielen in erster Linie die Kohlenpreise schwer ins Gewicht, die sich während des ganzen Jahres auf einer bisher kaum gekannten Höhe hielten und erst während der ersten Monate des Jahres 1908 eine Abschwächung zeigten, die sich jedoch noch erheblich schärfer hervorheben muss, ehe die Preise in Einklang mit der augenblicklichen Lage des Frachtenmarktes gebracht werden können. Als eine sehr unangenehme Belastung der Rhederei wurden auch die vielen und grossen Arbeiterbewegungen empfunden, deren erfolgreiche Bekämpfung in vielen Fällen eine starke Beeinträchtigung des Verkehrs und bedeutende Unkosten zur Folge hatte.“ Endlich ist es noch das rüstig vorwärts schreitente Subventionswesen, das die Schiffahrt ungünstig beeinflusste. Allen Anzeichen nach[1]) sind die Bestrebungen der schiffahrttreibenden Nationen immer mehr darauf gerichtet, einander durch Subventionen zu überbieten und dadurch den freien, mit kaufmännischer Geschicklichkeit betriebenen Wettbewerb unmöglich zu machen“. Wie sehr dieser letzte Rückgang auch auf die grossen Gesellschaften eingewirkt hat, zeigen ihre letzten Reineinnahmen. Die Hamburg-Amerika-Linie hatte 1905 40 Millionen Reingewinn, 1906 37,3 und 1907 nur 30 Millionen. Die Dividende betrugen 11, 10 und 6 %. Beim Lloyd betragen die Zahlen 33,36 und 29,5 Mill., die Dividende $7\frac{1}{2}$, $8\frac{1}{2}$ und $4\frac{1}{2}$ %. Die wirtschaftlichen Verhältnisse spiegeln sich also in den

[1]) Nautikus 1908 S. 370.

Resultaten auch der grossen Firmen klar wieder. Viel ungünstiger sind die Ergebnisse schon bei den mittleren Gesellschaften. Konnte die Hansa in Bremen 1905 9 % verteilen, so 1906 nur 6 %. Bei der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft betrugen die Dividende 10, 10 und 9 %, bei der Kosmos-Gesellschaft in Hamburg 14, 14 und 9 %. Bei diesen 3 Gesellschaften hat sich das Geschäftsergebnis verschlechtert, ist aber absolut betrachtet doch noch gut, da abgesehen von der ungünstigen Lage Europas, speziell Deutschlands die Verhältnisse der von ihnen betriebenen Linien günstig waren. Anders lagen diese bei der deutschen Ostafrikalinie. Diese konnte infolge wirtschaftlicher Depression in Afrika und scharfer Konkurrenz englischer Linien 1905 nur 4 % Dividende verteilen, 1906 und 1907 musste diese jedoch wegfallen. Ebenso litt auch die Deutsche Levante Linie unter Konkurrenzverhältnissen und ungünstiger wirtschaftlicher Lage im Mittelmeer so, dass sie keine Dividende verteilen konnte. Infolge der Depression der letzten Jahre mussten die Bremer Gesellschaften Brema und Triton ihre Liquidation anzeigen, ebenso die Hamburger Hanseatische Dampfer Co. Die Bremer Kommanditaktiengesellschaft Tiedemann musste ihr Kapital zusammenlegen, um ihr Geschäft lebensfähig zu erhalten. — Wie nun die natürlichen Gefahren und ungünstigen Konjunkturen erst den kleineren Rhedereibetrieb bedrängen und erschüttern, soll etwas ausführlicher an einer Stettiner Gesellschaft von 1 ¾ Millionen M. Aktienkapital[1]) gezeigt werden.

Nachdem das Jahr 1900 günstig verlaufen war, wird

---

[1]) Stettin Stolper Dampfschiffahrtgesellschaft.

schon 1901 im Geschäftsbericht geklagt, dass die bereits Ende 1900 sich bemerklich machende Abflauung 1901 derart zugenommen habe, dass die Frachten nicht mehr lohnend waren, dazu wären die sich stetig steigenden Lasten für die Schiffe und auch um 20 % erhöhte Hafengelder getreten. Zugleich hätten Havarien ungünstig auf den Betrieb eingewirkt. So hatte, um ein interessantes Beispiel dieser Art anzuführen, ein Dampfer auf der Reise von Spanien nach Finnland im Kaiser-Wilhelm-Kanal einen Schaden erhalten. Durch die Reparatur wurde das Schiff 8 Tage aufgehalten. Dies hatte zur Folge, dass der Dampfer in Finnland mit Eisschwierigkeiten zu kämpfen hatte. Diese nahmen derart zu, dass das Schiff, um der Gefahr des Einfrierens zu entgehen, mit halber Ladung flüchten musste. Diese liess sich nun trotz grösster Bemühungen in einem andern Hafen nicht komplettieren. Wohl oder übel musste dass Schiff mit dieser Teilladung die Reise antreten. Aber hiermit noch nicht genug des Unheils geriet der Dampfer in der Nordsee auch noch in einen Orkan, und wurde anstatt nach Sunderland zu gelangen, nach der Elbe verschlagen, mangels Kohlen von der Holzladung brennend. So dauerte die Reise, die sonst in 15 Tagen zurückgelegt wird[1]), 33 Tage. Die 9 Dampfer der Gesellschaft, die mit 2 Millionen zu Buche standen, hatten so 1901 nur 3300 M. Betriebsgewinn. An Stelle der erhofften Besserung trat 1902 ein weiterer Rückgang der wirtschaftlichen Lage ein. Die Wirkung dieses auf die Gesellschaft zeigt der Bericht für das Jahr 1902. „Das Jahr 1902 ist für die Schiffahrt äusserst ungünstig verlaufen. Eine erhoffte Steigerung der Frachten

[1]) Finnland-Spanien.

trat nicht ein, vielmehr gingen diese gegen das Vorjahr noch weiter zurück und erreichten einen so niedrigen Stand wie noch nie. Auch werden die Lasten für die Schiffe immer grösser: so haben wir z. B. für Assekuranzprämien eine erhebliche Mehrausgabe zu verzeichnen, da fast sämtliche Versicherungsgesellschaften eine Konvention geschlossen haben, nach der bedeutend höhere Prämiensätze festgesetzt sind.“ Im besonderen wirkte auch die Ungunst des Wetters und grosse Havarien auf das Geschäftsergebnis ein. Das Resultat des Jahres war so 27000 M. Verlust. Für das nächste Jahr lautet der Bericht; „Das abgelaufene Geschäftsjahr hat für die Rhederei sehr schlecht abgeschnitten. Die niedrigen Frachten des Vorjahres hielten nicht nur an, sondern fielen zeitweilig noch weiter, ja mitunter war es schwer überhaupt Ladungen für die Schiffe aufzutreiben. Leider sind wir bei unsern Schiffen sowohl von Reparaturen als auch von zahlreichen, zum Teil recht bedeutenden Havarien betroffen worden, sodass das Jahr 1903 das schlechteste seit Bestehen unserer Gesellschaft ist.“ 8 mal hatten die neun Dampfer Havarien erlitten. Das Jahr schloss deshalb mit 75000 M. Verlust ab. Die Gesellschaft trat mit 82000 M. Verlustvertrag ins neue Jahr, da 7000 M. 1902 nicht aus dem Reservefonds gedeckt waren. Das Jahr 1904 war ebenso ungünstig wie die vorhergehenden. Der Betriebsverlust betrug über 70000 M. Die beiden grössten Dampfer konnten ihrer schlechten Abschlüsse und der auf ihnen lastenden hohen Hypothekenzinsen nicht mehr gehalten werden, sondern mussten mit 290000 M. Verlust verkauft werden. Der Gesellschaftsverlust beträgt so 1904 360000 M., die Unterbilanz fast 450000 M. Das Kapital wurde jetzt um 750000 M. reduziert, um diese Unter-

bilanz zu decken. 412000 M. wurden zu notwendigen Abschreibungen auf die Dampfer verwandt, sodass die Gesellschaft immer noch mit über 100000 M. Verlustvortrag ins Jahr 1905 eintreten musste. Aber auch dieses brachte keine Besserung, die Frachten blieben auf dem niedrigen Niveau, die Unkosten dagegen stiegen stetig, da selbst die Behörden der Schiffahrt von Jahr zu Jahr mehr Abgaben auferlegten. Der Abschluss zeigt so 120000 M. Unterbilanz Trotz der etwas besseren Frachten verlief 1906 ebenfalls ungünstig, da sich die Unkosten für die Schiffe fortgesetzt steigerten, Kohlen und Materialien immer teurer wurden und auch die Hafenarbeiter überall Lohnerhöhung forderten. Ausserdem ging ein Dampfer der Gesellschaft gleich bei der ersten Reise verloren, was 20000 M. Schaden an Prämien für die noch bis zur Mitte des Jahres laufende Versicherung verursachte. Ein zweiter Dampfer war gestrandet und musste ein halbes Jahr der Reparatur wegen still liegen. Das Jahr schliesst so mit 44000 M. Verlust ab, die Unterbilanz steigt auf 164000 M. — Stiegen nun endlich 1907 die Frachten etwas, so stiegen auch die Preise für die Kohlen so enorm, dass wieder ein Verlust von 8000 M. eintrat und die Unterbilanz auf 172000 M. stieg. Eine neue Reduktion des Aktienkapitals und der Verkauf eines weiteren grossen Dampfers war so erforderlich geworden, der sich jedoch bei der allgemeinen Depression nur mit grossem Schaden wieder durchführen lässt. — So ist bei dieser Gesellschaft von $1\,^3/_4$ Mill. Kapital infolge ungünstiger Konjunkturen in 6 Jahren die Summe von 1 Mill. M. verloren gegangen. Die Gesellschaft ist von 12000 T. Ladefähigkeit auf 5000 T. gesunken.

In welcher Weise die letzten Krisen auf sämtliche

Schiffahrtsgesellschaften drückten, zeigen uns die in den Jahren 1900—1906 verteilten Dividenden Um einige besonders ungünstige Beispiele anzuführen, so verteilten:[1])

Argo, Bremen:	8	3	0	0	0	0	5 %
Triton:	8	7	0	0	0	0	4½ %
Tidemann A. G.:	15	8	8	0	0	0	0 %
Visurgis:	9	8	4	0	0	0	0 %
Alster-Hamburg:	10	7	0	0	0	0	4 %
Union:				0	0	2	8 %
Levante Linie:	10	6	3	0	0	0	0 %
Ost-Afrika-Linie:	8	2	2	0	0	5	0 % usw.

Dieselben Verhältnisse finden wir bei fast allen deutschen Gesellschaften. Es handelt sich aber nicht nur um den Ausfall der Dividende, sondern oft auch um direkte Verluste. Aus den Geschäftsberichten der Aktiengesellschaften sind für 1906 bei 9 Schiffahrtsgesellschaften von zusammen 13 Mill. Kapital Verluste von zusammen 3 Mill. M., bei den einzelnen Gesellschaften 10—60 % des Aktienkapitals ausmachend, angegeben. Aktienzusammenlegungen im Verhältnis 2 : 1 und 3 : 2 sind so nicht selten. Um die zur Deckung der Unterbilanz nötigen Kapitalien zu erlangen, mussten in den letzten 25 Jahren 20 Gesellschaften ihr Kapital herabsetzen. Die Summen, um die so das Kapital reduziert wurde, betragen:

1881—90:	3 200 000 M.
1891—00:	2 650 000 M.
1901—06:	6 221 000 M.

Die Kapitalreduktionen dienen jedoch nicht allein der Deckung der Unterbilanz, sondern auch gleichzeitigen

[1]) Handbuch der A.-G.

Abschreibungen der Schiffswerte, die den Betrieb wieder rentabel machen oder wenigstens bald wieder in ein dividendenbringendes Stadium kommen lassen. Ein Beispiel mag dies erläutern. Hat eine Aktiengesellschaft von 1 Mill. Kapital und einem dem entsprechenden Schiffswerte von 1 Mill. eine Unterbilanz von 250000 M., so wird das Kapital im Verhältnis von 2 : 1, also um 500000 M. reduziert. Jetzt steht in der Bilanz dem Schiffswerte von 1 Mill. ein Aktienkapital von 500000 M. gegenüber, d. h. 500000 M. sind frei geworden für Deckung der Unterbilanz und für Abschreibungen im Werte von 250000 M. auf die Schiffe. Diese Abschreibungen ersetzen aber eine Reihe von späteren und lassen so den Betrieb schneller wieder in ein dividendenbringendes Stadium eintreten. In den meisten Fällen handelt es sich bei den Unterbilanzen auch um zu hoch bewährtete Schiffe. Um diese auf den normalen oder Marktpreis zu bringen, musste die Rhederei bedeutende Abschreibungen machen, die keinen Gewinn übrig liessen oder auch selbst die Unterbilanz hervorriefen. Diesen Uebelstand beseitigt die Herabsetzung des Kapitals und macht so den Betrieb wieder rentabel.

Ist nun auch diese Deckung der Unterbilanz keine Eigentümlichkeit allein der Aktiengesellschaft, denn auch wie bei der Parten- und Privatrhederei wird bei der Aktiengesellschaft schliesslich das Geld für die Tilgung der Schulden durch Hypotheken auf die Schiffe beschafft; ist auch eine grosse Abschreibung bei der Partenrhederei möglich, indem einfach die Rheder auf die Hälfte ihres Kapitals verzichten, so zeigt sich doch gerade hierin der Unterschied zwischen den Unternehmungsformen. Tausenden von Aktionären fällt es nicht so schwer, eventuell auf die

Hälfte der Einlage zu verzichten, bei den Partenrhedern, die vielleicht mit ihrem ganzen Kapital beteiligt sind, ist dies aber etwas anderes, ganz abgesehen von den Rhedern, die nur an einem Schiffe beteiligt sind und so der Gefahr ausgesetzt sind, ihr ganzes Geld zu verlieren; kommt es doch vor, dass die Unterbilanz oft die Höhe des ganzen Schiffwertes erreicht. —

Werden in ungünstigen Zeiten Privatrhedereien leicht vernichtet, so sind die Aktiengesellschaften nicht nur im Stande, Verluste zu tragen, sondern sie können auch ohne zu grossen Nachteil für den einzelnen mit Hilfe der Abschreibungen das Unternehmen wieder lohnend gestalten. Schafft die Aktiengesellschaft durch ihre Kapitalkraft den modernen Seeschiffahrtsbetrieb, so erhält sie diesen durch die Risikoverteilung auch in schlechten Zeiten. So bewahrt sie die Volkswirtschaft vor Störungen in der ganzen Rhederei und bietet zugleich den einzelnen Betrieben die Möglichkeit, Krisen leichter zu überstehen. —

Nach dem Handbuch der Rhedereien vom Jahre 1906 hatten von 60 Schiffsaktiengesellschaften 15 mehr als 40000 R. T., $^1/_4$ aller Betriebe waren also Grossbetriebe. Diese Gesellschaften hatten mit 2400000 R. T. an der im Besitze von Gesellschaften befindlichen Flotte von 2775000 R. T. einen Anteil von 90 %. Dies zeigt, dass die Schiffsaktiengesellschaft in stärkstem Masse zum Grossbetrieb führt und auf diesem der Schwerpunkt des Aktiengesellschaftswesens liegt. Um die Kapitalien rentabel zu halten, muss die Rhedereigesellschaft ihren Betrieb immer weiter ausdehnen, in jeder Weise sichern, sie muss stets für erstklassige Schiffe sorgen und sich alle Erfindungen der modernen Technik zu Nutze machen. Nur so kann sie

den Anforderungen genügen und mit gleichstarken Betrieben konkurrieren. Wird nun ein Konkurrenzkampf doch zu vernichtend, muss sie sich entweder mit der andern Rhederei vereinigen oder diese aufkaufen. In allen diesen Fällen entstehen immer grössere Betriebe mit stets wachsenden Kapitalien. Aus der Hamburg-Amerika-Linie ist so aus einer Gesellschaft mit 450 000 M. Kapital eine solche von fast 210 Mill. Kapital, aus dem Norddeutschen Lloyd aus einer Gesellschaft mit 10 Mill. eine solche mit fast 215 Mill. geworden. Angesichts dieser Riesensummen liegt die Frage nahe, ob nicht die Einheit und Uebersichtlichkeit dieser Betriebe in Folge der Grösse verloren ginge, und so die Aktiengesellschaft in Folge ihres Strebens zu Grossbetrieben den kleinen Rhedereien nachstände. Es muss so auf die innere Organisation eingegangen und ferner untersucht werden, wie sich das Resultat dieser Grossbetriebe zu dem der kleinen stellt. — Der Betrieb der Hamburg-Amerika-Linie umfasst 166 Ozeandampfer von zusammen 912 000 R. T., 11 Nordseepassagierschiffe von 7000 R T., 62 Schlepper und Barkassen von 2900 R. T., 110 See- und Flussleichter von zusammen 28 000 R. T., endlich 20 Spezialfahrzeuge von 6600 R. T., zusammen also Fahrzeuge von 960 000 R. T. — Die Flotte des Lloyds besteht aus 35 Reichspostdampfern von 288 500 R. T., 6 grossen Schnelldampfern von 80 000 R. T., 39 Postdampfern und 50 Küstendampfern der ostasiatischen Küstenfahrt, 40 Flussschiffen, d. h. zusammen eine Flotte von 700 000 R. T. Die Gesellschaften besitzen Grundbesitz und Anlagen, ebenso Agenturen und Bureaus in der ganzen Welt. Beide haben ihren Hauptverkehr in der Linie nach New-York. Ausserdem betreiben sie, um den Betrieb auszudehnen und

zu konsolidieren, Linien nach Mittel- und Südamerika, nach Ostasien und Australien. Ausserdem haben sie auch Linien eingerichtet, die ihren Ausgangs- und Endpunkt nicht in Deutschland nehmen, Linien, die hauptsächlich der Mannigfaltigkeit und Sicherung des Betriebes dienen, sei es, dass sie zum Heranschaffen und Verteilen der Güter der Hauptlinien dienen. So haben beide Gesellschaften Fahrten zwischen New-York und dem Mittelländischen Meere, die Hamburg-Amerika-Linie noch darüber hinaus von New-York nach Ostasien durch den Suezkanal, der Norddeutsche Lloyd einen besonders entwickelten Mittelmeerdienst eingerichtet. Die Organisationskraft der Gesellschaften zeigen ausser diesen unabhängig vom Heimatslande bestehenden Linien besonders die ostasiatischen Küstenfahrten und die Lloydlinie China-Japan-Neu-Guinea-Australien. 1899 kaufte der Norddeutsche Lloyd, um genügende und geeignete Dampfer für die Küstenfahrt zu erlangen, 2 englische Küstenfahrtsgesellschaften mit 41 Dampfern auf. Alles alte Material ist heute entfernt und doch fahren heute schon 51 Dampfer von 80000 R. T.[1]) in dieser Fahrt. Im Ganzen werden vom Lloyd 18 Linien unabhängig von der grossen Reichspostlinie betrieben. An den Küstenverkehr schliesst sich seit 1899 eine hochbedeutsame Flussschiffahrt auf dem Yangtsekiang, die der Lloyd zusammen mit der Hamburg-Amerika-Linie bis Tschunking, 1200 englische Meilen also stromaufwärts, ausdehnen will[2]). Die Australien-Japan-Linie umfasst 4 Dampfer von 3—5000 R. T[3]). — Diese über die

---

[1]) Festschrift S. 226 und 227.

[2]) ebenda S. 227.

[3]) ebenda S. 240.

ganze Erde ausgedehnten Betriebe der grossen Aktiengesellschaften rufen die Frage hervor, wie diese Gesellschaften innerlich organisiert sind, in welcher Weise der Betrieb gehandhabt wird. —

In der Hamburg-Amerika-Linie ist der Betrieb in grosse von einander unabhängige Ressorts eingestellt, die unter Leitung der Direktion stehen[1]). So unterscheidet man hier das Ressort des Personenverkehrs, das der Frachtabteilung und der Nebenbetriebe. Ausserdem bearbeitet ein juristischer Direktor die Verwaltungsaufgaben und die Rechtsgeschäfte, ein technischer Direktor hat die Leitung des technischen Betriebes. Im Auslande wird der New-Yorker, der ostasiatische, westindische und südamerikanische Dienst durch höhere Beamte der Gesellschaft geleitet. „An allen wichtigen Plätzen bestehen eigne Bureaus, sonst vertreten grosse Firmen als Agenten die Gesellschaft. Zahlreiche Prokuristen stehen an der Spitze der Hamburger Unterabteilungen. Alle Beamten haben in ihrem Gebiet die nötige Bewegungs- und Dispositionsfreiheit, fortlaufende Konferenzen, Dienstreisen, Kontrollen, persönliche Besprechungen und Instruktionen, ein System von Dienstanweisungen, ein Amtsblatt der Gesellschaft und andere Massnahmen halten die Einheitlichkeit des Betriebes aufrecht und erhalten ihn auf der Höhe der Zeit.“ — Der theoretischen Befürchtung, dass durch die ungeheure Ausdehnung und Vielgestaltigkeit und örtliche Verteilung des Betriebes über die ganze Erde hin in das Ganze ein schwerfälliger Zug von Steifheit und Unbehilflichkeit kommen müsste, stellt Prof. Thiess die Praxis gegenüber. Er sagt, unter allen deutschen Geschäften

---

[1]) Thiess, H.-A.-L. S. 50 ff.

dürfte die Hamburg-Amerika-Linie voranstehen in der Art, wie sie auf jede Aenderung der wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse irgend eines Landes der Erde, auf jede Wahrnehmung über vermehrte oder verminderte Gewinne, auf jede geschäftliche Stimmung des Tages und jede wichtige Information und neue Aussicht der Stunde mit nervenzerreibender Promptheit reagiert. In letzter Zeit hat sich immer wieder gerade die grosse Machtstellung der Gesellschaft, die Vielseitigkeit ihrer Hilfsmittel und die Disposition über verschiedenartige Kräfte als notwendig und nützlich gezeigt, um die Geschäftspolitik erfolgreich durchführen zu können.

Einen noch genaueren Einblick in die Verwaltung der Riesenbetriebe können wir mit Hilfe der Festschrift des Norddeutschen Lloyds machen. Bei der grossen Bedeutung, die die Möglichkeit einer hervorragenden Verwaltung und innerer Organisation für die Beurteilung der Aktiengesellschaft hat, deren Tendenz ja der Grossbetrieb ist, wird ein Eingehen auch auf diesen Betrieb nötig sein. Bei der Gründung umfasste der Lloydbetrieb 3 Ressorts Weserschiffahrt, Seeschiffahrt und Assekuranz, alle drei geeinigt im Zentralbureau[1]). Bei der Errichtung der Reichspostlinie trat neu das Ressort dieser Linie hinzu. Heute bestehen unter dem Generaldirektoriat 6 selbständige Abteilungen unter eigner Direktion. Eine besondere Stellung nimmt das Proviantamt mit seinen Verzweigungen ein. Neben dem Generaldirektor und den 6 Direktoren stehen ein Prokurant und 12 Prokuristen als Chefs den einzelnen Abteilungen vor. In der Zentralleitung laufen die Fäden

---

[1]) Festschrift S. 507 ff.

sämtlicher Linien zusammen. Der Generaldirektor hat alle wichtigen Entscheidungen zu treffen. Die einzelnen Abteilungen sind nun erstens die Zentralabteilung für alle mit dem Zentralbetrieb zusammenhängenden Angelegenheiten, dann die Abteilung für inländischen Frachtverkehr, ferner die nautische Abteilung, das schiffbautechnische Bureau, dann das Zentralbureau, das die Zentralabteilung unterstützt und Auskunftsstelle für alle Angelegenheiten ist. Es folgt dann die Abteilung Passage mit den Unterabteilungen für Kajüts- und Zwischendeckspassagieren. In dieser Abteilung ist auch das ganze Netz der 2163 Agenturen des Lloyds zentralisiert. Eine wichtige Stelle nimmt auch das Gepäckbureau in ihr ein. Die Wichtigkeit der Unterabteilung für Zwischendeckspassagiere zeigt sich darin, dass durchschnittlich 3500—6000 Auswanderer in Bremen und Bremerhafen vor der Einschiffung unterzubringen sind. Der Frachtenverkehr für die nordamerikanische, ostasiatische, australische und Mittelmeerfahrt ist in der Abteilung für das gesamte Frachtwesen organisiert. Ausserdem bestehen noch das Ressort der Flusschiffahrt und die Abteilung Assekurranz, ferner die literarische Abteilung, die Zentralbuchhalterei und die Zentralkasse. Für alle diese Abteilungen ist ein prachtvolles Verwaltungsgebäude errichtet worden. Nicht die engeren Beziehungen sind es, wie Dr. Neubaur in der Festschrift sagt, welche dieser Stätte ihre Bedeutung verleihen, nicht die Leitung der 19000 Seeleute, der 600 Beamten, nicht die 3000 Arbeiter im Bremerhaven und die Tausende, die im Verkehr mit dem Lloyd ihr Brot verdienen, sondern der Einfluss, der sich von hier aus über alle 5 Erdteile erstreckt. Hunderttausende deutscher Arbeiter werden im Schiffsbau und seinen Hilfsindustrien,

in den Kohlenzeichen, im landwirtschaftlichen Betriebe, in der Viehzucht und Gärtnerei von hieraus jahraus, jahrein in Tätigkeit gesetzt. Weitere Hunderttausende vertrauen alljährlich der Gesellschaft als Fahrgäste ihr Leben an, und endlich laufen hier unzählige Fäden der Güterbewegung über die ganze Erde zusammen.“ Im direkten Zusammenhang mit den Ressorts in Bremen stehen die Anlagen im Bremerhaven, die dortige Lloydagentur und der technische Betrieb, ferner die Inspektion in Genua, Hongkong, Singapore und Sidney. Während der technische Betrieb im Bremerhaven schon kurz zusammen mit den technischen Einrichtungen, die ein moderner Rhedereibetrieb erfordert, dargestellt wurde, verdient die dortige Agentur, als ältester Teil des Lloyds ein kurzes Eingehen auf ihn an dieser Stelle. Diese Abteilung umfasst nicht weniger als 14 Abteilungen: Transatlantische und Flusschiffahrt, Passage- und Proviantamt, Kohlenabteilung, Heuerbureau, Kasse, Registratur, Prüfung der Sicherheitseinrichtungen, Abteilung für Apothekenwesen, Navigationsbureau und endlich Abteilung für Telephon- und Telegraphendienst und für drahtlose Telegraphie.

Alle diese Einrichtungen lassen erkennen, dass die grossen Rhedereibetriebe hervorragend gut innerlich organisiert sind, sodass sie zu den grössten Leistungen fähig sind und den höchsten Anforderungen entsprechen.

Aus dieser inneren Organisation erwächst die grosse Expansionskraft der Rhedereigesellschaften, die Kraft, sich selbst immer weiter auszudehnen und auch andere Betriebe, die mit kleinerem Umfange und geringeren Kapitalien einen Wettbewerb nicht aushalten, sich anzugliedern und so deren Kapital rentabel zu erhalten und zugleich einen

Konkurrenzkampf zu vermeiden. Gelingt ein solcher Aufkauf oder eine Beeinflussung durch Kapitalbeteiligung nicht, so wird die Vertragspolitik der Gesellschaften zur Geltung kommen, d. h. das Streben, wieder um einen Kampf zu vermeiden, sich durch Abmachungen und Kartelle zu sichern. So folgt aus der inneren Organisation die äussere, die Vertrustung und Verbandsbildung, die beide eine grosse Rolle im heutigen Schiffahrtswesen spielen. Wir finden heute eine Organisation und Verbandsbildung bei den grossen Weltrhedereien, die ihnen ein Monopol fast für die ganze Erde gibt, und durch die die Stellung der grossen Gesellschaften ungemein gestärkt wird, da ihr gegenüber die kleinen Rhedereien, die ihre Schiffe in wilder Fahrt laufen lassen, den schwersten Stand haben. — Ueber diese für die Schiffahrt so wichtige Frage hat Prof. Thiess im Berliner Institut für Meereskunde einen Vortrag gehalten, in dem er den Umfang der Organisation darstellt.

Während sonst Amerika das Land der Kartelle und Truste ist, geht die Verbandsbildung im Seeschiffahrtsbetriebe von den grossen deutschen Gesellschaften aus. Die Verständigung unter diesen wurde dadurch unterstützt, dass der deutsche Grossbetrieb in zwei Häfen konzentriert war und der öffentliche Charakter der Aktiengesellschaften eine grosse Interessengemeinschaft sehr vieler Aktionäre herbeigeführt hatte. In England dagegen, wo für jede Linie ein Unternehmen, meistens eine kleinere Privatgesellschaft gegründet war, strebte jede, ihre Unabhängigkeit streng zu wahren, sodass eine Einigung unter ihnen fast unmöglich war. Erst als Amerika in jüngster Zeit sich eine eigne Flotte schaffen wollte und die meisten englischen Rhedereien aufkaufte, wurde die Verständigung, allerdings in einer für

England als Nation nicht günstigen Weise erzielt. Für diesen amerikanischen Trust waren die deutschen Gesellschaften das Vorbild und Muster gewesen. Zwischen den deutschen Gesellschaften besteht eine solche Betriebsverständigung, dass ein gegenseitiges Unterbieten ausgeschlossen ist. Da eine für beide Gesellschaften rentable untere Grenze im Wettbewerb festgelegt ist, unter die keine gehen darf, so kann sich der Konkurrenzkampf nur auf ein Ueberbieten in den Leistungen beziehen. Im Innern sind diese beiden Gesellschaften wieder mit einer grossen Reihe andrer Gesellschaften ganz oder teilweise verbündet, sodass die ganze deutsche Grossschiffahrt eng organisiert ist. Die natürliche Tendenz der Aktiengesellschaften zum Grossbetrieb ist sehr durch die Politik der grössten Gesellschaften, besonders der Hamburg-Amerika-Linie, stets, wenn irgend möglich einen Konkurrenzkampf zu vermeiden, unterstützt worden.

Schon 1858 [1]), ein Jahr nachdem der Hamburg-Amerika-Linie, der Norddeutsche Lloyd gefolgt war, wird von der älteren Gesellschaft eine Vereinbarung wegen eines gemeinsamen Fahrplanes und alternierender Abfahrten versucht. Da aber noch keine Not drängte, scheiterte dieser Versuch, ebenso ein zweiter des Lloyds, Vereinbarungen über die Passagepreise und Frachtsätze zu treffen. Als aber beiden Gesellschaften in den Gründerjahren nach 1870 eine scharfe Konkurrenz, die beide empfindlich schädigte, von aussen erwuchs, sollte die Not sie schnell zusammen führen. In Hamburg entstand die Deutsche Transatlantische Dampf-

[1]) Zusammengestellt auf Grund des Vortrags von K. Thiess, Organisation und Verbandsbildung und der Schrift desselben Verfassers Deutsche Schiffahrt und Schiffahrtspolitik.

schiffahrtsgesellschaft und erschien mit grossen neuen Dampfern seit 1873 in der Fahrt Hamburg-New-York. Die neue Linie warf sofort die Passageraten und Frachten, die andre Gesellschaft musste folgen. Bald zeigte es sich jedoch, dass so an einen Verdienst nicht mehr zu denken war. Da ausserdem beide Rhedereien, um sich zu überbieten, neue Dampfer bauten, brachte das Jahr 1874 der Hamburg-Amerika-Linie einen Betriebsverlust von 2 Mill. M. Die Verhältnisse drängten energisch auf eine Beendigung des ruinösen Wettbewerbes. Die Hamburg-Amerika-Linie musste sich entschliessen, die neue Gesellschaft anzukaufen, nachdem noch ein letzter Verständigungsversuch gescheitert war. Sie übernahm den Betrieb für 13 Mill. M. und schuf ich durch die Aufwendung dieser Summe eine Machtstellung, die lange Zeit eine erneute Konkurrenz in Hamburg ausschloss. Das Ueberangebot an Schiffsräumen konnte nun aber gefährlich werden, wenn es nicht gelang, eine Verständigung mit der Bremer Gesellschaft herbeizuführen. Diese hatte unter der Krise ebenfalls gelitten, zumal sie ihren Betrieb auch zu stark vergrössert hatte. Deshalb war ihr die Sanierung der Verhältnisse dringend erwünscht. So bot sie jetzt der Hamburger Rhederei die Hand zu einer Vereinbarung zwecks Heraufsetzung der Raten. Auf Grund dieser ersten Verträge konnten sich beide Gesellschaften ungestört entwickeln. Im Jahre 1884 sah sich die Hamburger Gesellschaft aber wieder einer neuen Konkurrenz und schliesslich der Notwendigkeit einer neuen Fusion gegenüber. 1883 hatte sich die Carrsche Rhederei mit der Slomanschen zu einer Union Linie vereinigt und war mit Energie und im grossen Massstabe in die Konkurrenz mit den älteren Linien eingetreten. Der

Wettbewerb machte wieder einen Verdienst unmöglich. Da ergriff 1885 die Hamburg-Amerika-Linie die Initiative alle an der New-Yorker Fahrt beteiligten kontinentalen Gesellschaften zu einer Konferenz in Köln zu vereinigen, in der dann wenigstens hinsichtlich der Zwischendeckspreise dem wildesten Kampfe ein Ende gemacht und der Grundstein zu einer Vereinbarung gelegt wurde, die dann auch bald zustande kam. Heute bildet diese die Grundlage des Passagier- und Frachtgeschäfts zwischen dem europäischen Festlande und New-York. 1886 gelang es der Hamburg-Amerika-Linie auch, eine spezielle Uebereinkunft mit der Union Linie zustande zu bringen. Zunächst wurde das Passagegeschäft vereinigt. Die Hamburg-Amerika-Linie sollte dies für beide Unternehmen leiten. 1888 zog es die grössere Gesellschaft aber vor, die Carrschen Dampfer der Union-Linie zu kaufen. Mit der Firma Sloman bestand die alte Bundesgenossenschaft weiter. Eine neue Betriebskonzentration brachte der Hamburg-Amerika-Linie das Jahr 1890, da sie in diesem das gesamte Passagegeschäft auch für die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die Deutsche Ostafrika-Linie und die Hansa-Gesellschaft übernahm. Später übernahm sie dies auch für die Linie Hamburg-England, die Rhederei Kirsten, die Great Central Railway und für den Afrikadienst der Union Castle Line. 1892 erhielt die Organisation des Passagegeschäfts ihre definitive Gestaltung: Hamburg-Amerika-Linie, Norddeutscher Lloyd, Holland-Amerka-Linie in Rotterdam und Red Star Line in Antwerpen traten in fester Organisation im Nordatlantischen Dampferlinienverbande zusammen und machten der Konkurrenz unter den kontinentalen Linien endgiltig ein Ende. Der Erfolg dieses Verbandes war

Anlass, dass Hamburg-Amerika-Linie und Norddeutscher Lloyd 1893 einen mehrjährigen Vertrag schlossen, nach dem sie erstens ihre Linien zwischen New-York und dem Mittelmeer für gemeinsame Rechnung betreiben und zweitens den Kajütsverkehr von und nach Hamburg, Bremen und Southampton, sowie den gesamten von Europa ausgehenden Frachtverkehr nach bestimmten Grundsätzen regelten und so der Konkurrenz auch in diesen Branchen ihre Schärfe nahmen. Wie im Verkehr nach New-York entwickelte sich bald zwischen den beiden grossen deutschen Gesellschaften auch eine Vertrustung im Verkehr nach Ostasien. Der Reichspostlinie des Norddeutschen Lloyds, die seit 1885 bestand, hatte 1895 die Hamburger Kingsin-Linie eine Frachtlinie nach Ostasien angegliedert. Als dritter trat 1898 die Hamburg-Amerika-Linie in den Wettbewerb. Letztere bewarb sich gleichzeitig um einen Anteil an der Postlinie und erhielt denselben auch. Die beiden Gesellschaften vereinigten sich nun zu gemeinsamem Betriebe und liessen abwechselnd ihre Schiffe von Hamburg und Bremen fahren. Die konkurrierende Kingsin-Linie wurde von der Hamburg-Amerika-Linie aufgekauft. Diese Betriebsgemeinschaft hat nicht nur die Konkurrenz vermieden, sondern auch eine leistungsfähige Verbindung hergestellt, die der deutschen Flagge auch einen ansehnlichen Teil des fremdländischen Verkehrs zugeführt hat. — Schon 1898 war die Hamburg-Amerika-Linie bemüht, an dem wachsenden Verkehr von New-York nach Ostasien der deutschen Flagge einen Anteil zu sichern. Eine Frachtlinie durch den Suezkanal wurde gemeinsam von der Hamburg-Amerika-Linie, der Firma Sloman und einer englischen Gesellschaft eingerichtet. 1899 wurden vom Norddeutschen Lloyd die

Flotten der Scottish Oriental Steam Nav. Comp. und der Holtschen Ostindien-Linie erworben, um den Verkehr in Ostindien und Ostasien auszudehnen. Die Hamburg-Amerika-Linie richtete 1901 eine regelmässige Verbindung zwischen Canton, Hongkong und Shanghai ein und kaufte deshalb die vor dem von der Firma Diedrichsen & Co. in Kiel betriebene Postlinie auf. Ferner übernahm sie 1901 den Anteil der Rhederei Rickmers an der Yangtsefahrt und betrieb diese von jetzt ab zusammen mit dem Norddeutschen Lloyd. — Eine nicht ganz so durchgreifende Organisation erfuhr 1900 der deutsche Schiffahrtsverkehr nach Südamerika. Mit der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft war seit dem Ende der 90er Jahre die Rhederei De Freitas in einen heftigen Konkurrenzkampf verwickelt. Die Hamburg-Amerika-Linie sah die Zukunft eines organisierten Verkehrs ein, sie kaufte deshalb die Firma De Freitas auf und beseitigte gleichzeitig eine englische Linie Antwerpen — La Plata, die sich durch eine eigne ersetzte. Unmittelbar darauf trat sie in Betriebsgemeinschaft mit der Hamburg-Südamerikanischen Gesellschaft. Beide betreiben jetzt sämtliche Linien nach gemeinsamen Fahrplan und auf gemeinsame Rechnung. — Im Anschluss daran trat die Hamburg-Amerika-Linie auch in die Fahrten der Kosmos-Gesellschaft nach Westamerika ein. Durch Vertrag wurde die Konkurrenz eingeschränkt. Im Verkehr nach Südamerika wurden ferner Verträge abgeschlossen zwischen dem Norddeutschen Lloyd, der Bremer Hansa der Hamburg-Amerika-Linie und der Hamburg Südamerikanischen Gesellschaft. Im La Plata Verkehr wurde die definitive Gestaltung der Organisation 1902 erreicht. Alle von Westeuropa nach dort fahrenden

Gesellschaften bildeten eine Interessengemeinschaft. Für die Fahrten nach Canada entstand eine Organisation dadurch, dass die Hamburg-Amerika-Linie die Hamburger Rhederei Hansa 1891 aufkaufte. Im Verkehr nach Westindien entstand zwischen den beiden grossen Gesellschaften 1901 auch Betriebsgemeinschaft. Nach wichtigen Gebieten Westindiens und Mexikos[1]) liefen seit 1905 Dampfer der Hamburg-Amerika-Linie mit solchen der dänischen Ostasiatischen Gesellschaft auch in völliger Betriebsgemeinschaft. 1904 bildete sich auch[2]) zwischen allen europäischen Linien, die nach der Westküste Südamerikas direkt um die Südspitze verkehren und allen andern europäischen Rhedereien, die durch das amerikanische Mittelmeer an die Landenge von Panama kommen und dorthin Güter, die an die Westküste bestimmt sind, befördern, ein Preiskartell, das gleiche Raten der beiderseitigen Verkehrswege festsetzt. Damit hat man frühzeitig einer verkehrsrevolutionierenden Wirkung des Panamakanals auf die Dampferraten vorgebaut. 1904 hat ferner[3]) die Einrichtung eines gemeinsamen Dienstes Stettin-Kopenhagen-New York und Antwerpen-Kopenhagen Libau durch die Hamburg-Amerika-Linie und die dänische Vereinigte Dampfschiffahrts-Gesellschaft stattgefunden. Zwischen Hamburg-Amerike-Linie und der deutschen Levante-Linie war 1902[4]) eine Betriebsgemeinschaft für den Verkehr von Nordamerika nach der Levante abgeschlossen worden. Seit 1905 ist im Verkehr der deutschen Gesellschaften nach dem Westen Amerikas eine weitere Konzen-

---

[1]) Thiess, Deutsche Schiffahrt S. 92.

[2]) Thiess, ebenda S. 91.

[3]) Handbuch d. d. A.-G. (Unter H.-A.-L.)

[4]) Thiess, Organisation S. 31.

tration eingetreten. Zu der Kosmos-Linie war noch die Bremer Roland Linie getreten, wodurch zeitweilig schwere Ratenkämpfe zwischen den beiden Rhedereien drohten. Diesem wurde noch rechtzeitig durch ein Abkommen vorgebeugt, dass die Hamburger und Bremer Beteiligung an den Fahrten genau regelte.[1])

Auch zwischen den mittleren Rhedereien kommen oft Verständigungen und Vereinbarungen vor. So hat sich, um einige Beispiele dieser Art anzuführen[2]), die Hamburg-Australische Dampfschiffahrtsgesellschaft mit den niederländischen Rhedereien über die Transporte aus niederländisch Indien, ebenso mit den deutschen Segelschiffrhedern über die Massentransporte aus Australien verständigt. In gleicher Weise hat die deutsche Levante Linie mit der Bremer Atlas-Linie, die in ihr Gebiet eingedrungen war, feste Abkommen über die Verkehrsverhältnisse getroffen.

Ausser durch Fusion, Betriebsgemeinschaften und Verträge treten die Gesellschaften sehr oft durch Kapitalbeteiligung in Beziehung zu einander. Die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd besitzen $25^1/_2\,\%$ der Holland-Amerika-Linie[3]). Mit grossem Kapital ist der Norddeutsche Lloyd an der Schleppschiffahrtsgesellschaft Unterweser beteiligt[4]), ferner hat diese Gesellschaft 1905 an der Gründung der Roland-Linie mit 2 Mill. M. und ausserdem 1907 an der Hamburg Bremer Afrika Linie mit $^1/_2$ Mill. teilgenommen[4]). Ausserdem hat sie zu einem

---

[1]) Thiess, Deutsche Schiffahrt S. 92.

[2]) Thiess, Deutsche Schiffahrt S. 94.

[3]) Handbuch der d. A.-G. (Unter H.-A.-L. und Nd. L.)

[4]) ebenda.

Neapler Küstenfahrtsunternehmen und zu einem rumänischen Unternehmungen enge Beziehungen[1]). Die Bremer Gesellschaft Argo hat 1902 zu Gunsten ihrer Fahrten nach Russland die Majorität und 1906 den Rest der Aktien der Hanseatischen Dampfschiffahrtsgesellschaft in Lübeck (Kapital: 187500 M.) erworben, sodann ist sie bei der Atlas Linie in Bremen mit 2 Mill. beteiligt[2]). Die Flensburger Dampfer Co. hat einen bedeutenden Anteil an der Flensburger Ozeandampfer A. G. Die Deutsche Levante Linie in Hamburg ist mit 2 Mill. an der Cie. Nationale des Transports Maritimes (Kapital: $3^1/_2$ Mill. frcs.) beteiligt. Die Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft beherrscht die unter brasilianischer Flagge fahrende, von deutscher Seite gegründete Brasilianische Küstenlinie[3]). Die Hamburg-Amerika-Linie hat bedeutenden Anteil an der Hamburg und Anglo-American Nile Comp. und ferner an der Nordseelinie[2]). Zusammen mit dem Norddeutschen Lloyd übernahm sie 1904 5 Mill. Kronen neue Aktien von der Vereinigten Oestreichischen Schiffahrts A. G. — Ferner ist sie 1904 zu der Russischen-Ostasiatischen Dampfschiffsgesellschaft in Petersburg unter finanzieller Beteiligung in ein Vertragsverhältnis getreten.

Eine weitere Betriebsorganisation ist die Vereinigung mehrerer Gesellschaften unter Leitung einer Firma. In dieser Weise sind z. B. in Stettin die 4 Komm.-A.-G.ten: Stettin-Rigaer Ges., Arnold, Lina und Renata mit zusammen 2 Mill. Kapital im Innern durch die Firma R C. Griebel vereinigt.

---

[1]) Thiess, Deutsche Schiffahrt S. 96.

[2]) Handbuch der d. A.-G. (Unter Argo u. s. w.)

[3]) Thiess, Deutsche Schiffahrt S. 95.

Eine eigenartige neue Kartellbildung der Hamburger Linienrhedereien ist durch die neugegründete Syndikatsrhederei erzielt worden.[1]) Diese Rhederei soll den Mitgliedern im Bedarfsfalle jederzeit ihre Dampfer unentgeltlich zur Verfügung stellen, um neue Konkurrenten damit wirksam zu bekämpfen und ferner in normalen Zeiten für aussergewöhnlichen Bedarf gute Charterdampfer zu haben.

Dies ist in grossen Zügen das Organisationssystem der deutschen Gesellschaften. „Als[2]) seinen Kern sehen wir die beiden grossen Gesellschaften, jede für sich schon ein trustartiges Gebilde, beide in vielfachen, gemeinsamen Unternehmungen und Betriebsgemeinschaften eng zusammen geschlossen, mit ihnen eine Anzahl anderer deutscher Rhedereien in engem Verbande, beide auch von grossem Einfluss auf bedeutende ausländische Unternehmen."

In England hat sich die Organisation und Verbandsbildung der Rhedereien nur wenig entwickelt. Da für die einzelnen Linien hier stets besonderere Unternehmen gegründet wurden, die dann ihre Selbständigkeit zu bewahren suchten, konnte höchstens eine Verbindung zweier gleicher Linien entstehen.

In letzter Zeit hat man in Amerika dem deutschen Beispiel folgend eine Schiffahrtsorganisation grossen Stiles geschaffen.[3]) Die Amerikaner hatten sehr aufmerksam die Erfolge der kontinalen Verbandsbildung und der deutschen Betriebskonzentration beobachtet und strebten deshalb diese nachzubilden. Unterstützt wurde dies Bestreben durch den

---

[1]) Thiess, ebenda S. 92.

[2]) Thiess, Organisation S. 34.

[3]) Thiess, Organisation S. 35 ff.

Wunsch, eine der Grösse Amerikas entsprechende Flotte zu schaffen. Die vor dem Unabhängigkeitskriege so mächtige Flotte war nämlich durch diesen vernichtet worden. Infolge dessen war Amerika 1900 nur mit 9% am Güterverkehr über den Ozean beteiligt. Da das Ankaufen von Schiffen nun viel schneller ging, als das Bauen, kam die vom Bankhaus Morgan geleitete Gruppe der Rhederinteressenten mit Leichtigkeit den Plänen der Regierung zuvor und begann die Organisation englischer und amerikanischer Rhedereien Zunächst wurde die amerikanische International Navigation Comp., deren amerikanische Dampfer unter dem Namen American Line zwischen England und Amerika und deren ausländische Schiffe unter belgischer Flagge der Red Star Line von Antwerpen Laufen, angekauft. Die beiden Linien hatten jede nur 100000 R. T., 1901 wurde aber die grosse englische Leyland Line von 300000 R. T. erworben und dadurch eine starke Position auf dem Frachtenmarkte erlangt. Darauf erfolgten weitere Verhandlungen vor allem mit der grössten der beiden englischen Schnelldampferlinien, der über 250000 R. T. zählenden White Star Line und Atlantic Transport Line mit je über 100000 R. T. Die Konkurrenz dieser englischen Gesellschaften, die den tüchtigsten Bestandteil der englischen transatlantischen Fahrt darstellen, liess keine recht zum Gedeihen kommen; da jede ihr Renomee aufrecht erhalten und ihre Kundschaft vollkommen bedienen wollte, schickten sie in jeden grösseren Hafen regelmässig ihre Schiffe und bewarben sich hier in grösster Zahl um eine Ladung, die ein einzelnes Schiff hätte transportieren können. In England war jeder Versuch, eine Einigung herbeizuführen, an der gegenseitigen Eifersucht gescheitert, keine Gesellschaft

war stark genug, die andere zu zwingen. Diese Macht besass der amerikanische Trust, zumal er über 80—90 % der aus den amerikanischen Häfen auslaufenden Ladung verfügte. Es kam hinzu, dass der Trust die Aktien weit über dem Kurswerte kaufen konnte, da das vereinigte Material für ihn einen viel höheren Wert hatte. So kam Anfang 1902 die Organisation des Trusts zustande. Formell wurde die schon bestehende International Navigation Comp. zugrunde gelegt und die Neugründung als Statutenänderung und Erweiterung dieser Gesellschaft vorgenommen. Der Name wurde in International Mercantile Marine Comp. umgewandelt, das Kapital von 15 auf 120 Mill. erhöht. Ausserdem hat die Gesellschaft 50 Mill. Anleihen. Diese neue Rhederei ist mit ihren 1 000 000 R. T. und 600 Mill. M. Aktienkapital der weitaus stärkste und leistungsfähigste Faktor der englisch-amerikanischen Schiffahrt geworden.

„Die deutschen Gesellschaften konnten dieser Neubildung gegenüber nicht neutral und gleichgültig bleiben“ [1]). Sie hatten mit einem ihrer Glieder mit der Red Star Line enge Kartellabmachungen und auch mit der American Line ein Preisabkommen und mit den englischen Linien ein Gebietskartell. Sie mussten sich also die Frage vorlegen, ob sie ein Abkommen treffen oder ein Kampfverhältnis eintreten lassen wollten. Da zu letzterem kein Grund vorlag, der Trust aber auch mit der Aussicht, eines schweren Wettbewerbes nicht ins Leben treten wollte, kam schon 1902 ein für Deutschland günstiges Abkommen zustande. Dies stellt sich zunächst als ein Gebietskartell

---

[1]) Thiess, Deutsche Schiffahrt S. 85 ff.

dar, das den deutschen Gesellschaften die ganze internationale Machtstellung die sie sich errungen hatten garantiert. Der Trust verpflichtet sich, mit keinem Schiffe jemals ohne den übereinstimmenden Willen der beiden Gesellschaften einen deutschen Hafen anzulaufen. — Ausserdem muss er die deutschen Gesellschaften bei einer Konkurrenz unterstützen. Den französchen Verkehr können die Deutschen beliebig erweitern, wenn der Trust dies in gleicher Weise tut. Englische Häfen können sie bis 300 mal pro Jahr anlaufen. Peide Partner verpflichten sich, einander auf allen Gebieten beizustehen und bei neuen Linien dem Anderen ein drittel Beteiligung einzuräumen. Bei Charterung von Schiffen müssen die Beteiligten zunächst auf die Flotte des Partners zurückgreifen. Ausserdem ist eine wechselseitige Gewinnbeteiligung abgemacht. Die Amerikaner leisten jeder deutschen Gesellschaft einen Zuschuss von $^1/_4$ der Summe, die ihr fehlt, um 6 % Dividende verteilen zu können, dagegen erhalten sie ein Viertel von der Summe, die die deutschen Gesellschaften über 6 % Dividende verteilen, also eine Prämie, wenn der Trust, der auch über die Eisenbahnen Amerikas verfügt, dafür sorgt, dass die deutschen Gesellschaften gute Geschäfte machen. Der Bund ist ferner noch dadurch ausgebaut worden, dass ihm der Einfluss auf die Holland-Amerika-Linie dauernd gesichert ist. 51 % haben die deutschen Gesellschaften und der Trust je zur Hälfte erworben.

Seine Macht konnte dieses Schiffahrtssyndikat bald in in einem schweren Kampfe mit der Cunard Line, die durch grosse Regierungssubsidien vom Eintritt in den Trust abgehalten wurde, zeigen. Diese hatte das Abkommen mit dem Nordatlantischen Dampferverbande

gekündigt[1]), wonach sie auf das osteuropäische, die Deutschen auf das englische und skandinavische Auswanderergeschäft verzichtet hatte. Sie nahm der White Star Line gegenüber das italienische, den deutschen Linien gegenüber das ungarische Auswanderergeschäft in Angriff und schloss ein Bündnis mit der ungarischen Regierung und der ungarischen Rhederei Adria. Die deutschen Gesellschaften nahmen jedoch den Kampf so energisch auf, dass sich die Cunard Line nach wenigen Monaten fügen musste und in das Vertragssystem des Nordatlantischen Dampferlinien-Verbandes eintrat. Den Gewinn über 6 % aus der ungarischen Route muss sie in die gemeinsame Kasse des Verbandes fliessen lassen. —

Das deutsch-amerikanische Syndikat bildet eine Macht in der Grossschiffahrt, gegen die eine Konkurrenz unmöglich ist. —

Der Seeverkehr kann wie jeder andere unter modernen Verhältnissen nur in mächtigen Verbänden, in starker Geschlossenheit und absoluter Ordnung gewinnbringend existieren. Dies ist nur möglich, wenn sich die Seeschiffahrt mit Hilfe der Aktiengesellschaft in grossen Betrieben organisiert hat. Denn die Macht und die geringe Zahl dieser allein ermöglicht das Zustandekommen von Verträgen, durch die die Schiffahrt monopolartig geordnet wird. Die Organisation der Aktiengesellschaft hat so im Seeschiffahrtsbetriebe dem modernen Zug ins Grosse die wichtigsten Dienste geleistet. Die Aktiengesellschaften haben kleine Unternehmen, die ohne Zusammenhang hart mit einander ringen mussten zu grossen Betrieben vereinigt,

---

[1]) Thiess, Deutsche Schiffahrt S. 89.

die den höchsten Verkehrsanforderungen genügen. Durch Verträge und Kartelle hat die Aktiengesellschaft wiederum diese Grossbetriebe in Verbänden geeinigt und dadurch in ihrer Grösse erhalten. Die unwirtschaftliche Konkurrenz hat sie beseitigt oder wenigstens eingeschränkt, die Grossschiffahrt in jeder Weise gesichert und geordnet. —

Ist so auch die Verbandsbildung eine Lebensfrage der Seeschiffahrt, so könnte doch die monopolartige Stellung der grossen Schiffsgesellschaften wie bei anderen Kartellen volkswirtschaftlich bedenklich werden. Es soll deshalb diese Möglichkeit mit ein paar Worten gestreift und zwar eine Ausserung Prof. Thiess hierüber angegeben werden.

Die Tätigkeit der Seeschiffahrt spielt sich auf dem freien Meere ab. Dies hat keinen Herrn, so sagt Prof. Thiess in seiner Schrift über die deutsche Schiffahrt [1]), jeder kann dort ungehindert in den Wettbewerb treten. „Sollten nun die grossen Liniengesellschaften mit Hilfe ihrer Organisation die Raten höher halten, als der Lage des freien Marktes entspricht, so würde sich sofort der ganze Schwarm der Trampdampfer auf die betreffenden Häfen stürzen, um Anteil an den höheren Raten zu erlangen. Der Vorteil der Preise würde also zerstört sein. Durch geschlossenes Vorgehen in der Frachtfahrt können die Gesellschaften nur die kleinen Vorteile, die sie vor der freien Schiffahrt voraushaben, ausnützen. Dies sind geringere Transport- und Verwaltungsspesen, günstigere Versicherungsprämien, Regelmässigkeit und Zuverlässigkeit. Ebenso ist es auch in der Passagefahrt. Wenn alle

---

[1]) Thiess, Deutsche Schiffahrt S. 67 ff.

Linienrhedereien sich verpflichten würden, alle Passagepreise zu verdoppeln, würde sofort eine äusserst zahlreiche und leistungsfähige Konkurrenz aufschiessen. In einigen Wochen wären geeignete Schiffe hergerichtet, grosse Organisationen durch Schiffsmakler und Rhedereiunternehmer zusammengebracht. Es können also die Schiffahrtsverbände niemals zu Preistreibereien missbraucht werden, sie können nur dazu dienen, einen normalen Stand der Gewinne zu sichern."

Durch ihre Fähigkeit, zu organisieren, haben die Aktiengesellschaften oft der Verstaatlichung von ihr ausgeübter Gewerbe vorgearbeitet. Die Frage liegt deshalb nahe, ob die Aktiengesellschaft im Seeschiffahrtsbetriebe ebenfalls zu einer Umwandlung der Privatbetriebe in Staatsbetriebe führen kann.

Die wichtigsten Verkehrsunternehmen des Binnenlandes sind in den Staatsbetrieb übergeführt worden, da der Staat die Macht hatte, den freien Wettbewerb, der bei ihnen für gefährlich gehalten wurde, zu beseitigen. Bei der Schiffahrt ist dies jedoch anders: sie untersteht der staatlichen Einwirkung nur sehr bedingt. „Der grosse Unterschied der Meeresstrassen[1]) von denen des Landes besteht darin, dass die Reglementierung des Verkehrs von Seiten eines Staates auf dem Meere nicht möglich ist, da der Verkehr von Staat zu Staat geht und sich überwiegend ausserhalb der Grenzen des Heimatlandes vollzieht". „Noch weniger als zur staatlichen Reglementierung eignet sich die Rhederei zum staatlichen Betrieb, wirtschaftlich nicht, weil dieses Gewerbe stets der

[1]) Thiess, Organisation S. 3 ff.

schärfsten internationalen Konkurrenz ausgesetzt ist, sich Tag für Tag jeder Strömung der wirtschaftlichen Konjunktur anpassen und seine Disposition oft mehrere Male am Tage ändern muss, dies aber für einen staatlichen Betrieb unmöglich ist, ferner politisch nicht, weil die vielseitigen Geschäfte in fremden Ländern zu leicht zu Konflikten führen, in denen eine Privatfirma manches zweifelhafte Recht Recht sein lässt und sich mancher Willkühr fügt, während der Staat seine Würde aufrecht erhalten und sein Recht verfechten müsste. Den Verwicklungen des internationalen Wirtschaftslebens würde der notwendig schwerfällige und empfindliche Apparat der staatlichen Verwaltung unmöglich Genüge leisten können, ohne dass die Stellung der Grossmacht oder die Rentabilität des Betriebes Schaden litten.“ Die Aktiengesellschaft kann so die Verstaatlichung des Seeschiffahrtsbetriebes nicht begünstigen.

Eignet sich der Betrieb der Seeschiffahrt auch nicht zum staatlichen, so hat der Staat doch die Pflicht, der Handelsflotte als einem Mittel, für die Erzeugnisse seiner Industrie in überseeischen Ländern neue Absatzgebiete zu gewinnen und den Bezug der Rohstoffe zu erleichtern, seine Fürsorge zuzuwenden. Zu solchen handelspolitischen Massnahmen bieten nun die Schiffsaktiengesellschaften dem Staate ein besonders geeignetes Mittel. Einen Vorteil kann der Staat von einer Subventionierung seiner Schiffahrt nur erwarten, wenn durch neue regelmässige Dampferlinien eine planvolle Transportverbindung mit bisher der Volkswirtschaft nicht erschlossenen Ländern geschaffen wird. Die Mittel für die Einrichtung und Erhaltung solcher regelmässigen Linien, zwischen Ländern,

zwischen denen noch kein grosser Verkehr ebsteht, können selbst mit Staatsunterstützung nur von grossen kapitalkräftigen Rhedereien, also am besten von Aktiengesellschaften aufgewandt werden. Als es für Deutschland vor Jahren immer wichtiger wurde, sich ein Absatzgebiet in Ostasien und Australien zu sichern, und der Staat deshalb eine Postdampferlinie subventionieren wollte, war zur Uebernahme eines so grossen und verantwortungsvollen Unternehmens nur der Bremer Lloyd imstande. Selbst dieser konnte, trotzdem das vom Staate geleistete Aequivalent ziemlich bedeutend war, den Betrieb in den Jahren 1886—1893 nur mit einem Verluste von 10 Mill. M. aufrechterhalten[1]). So bieten die Aktiengesellschaften dem Staate die Möglichkeit, die Interessen des Handels und der gesamten Volkswirtschaft wahrzunehmen, zugleich erhalten sie eine weitere Bedeutung für die gesamte Rhederei, da dieser der durch die Gesellschaften hervorgerufene oder gesteigerte Verkehr auch zugute kommt.

Um diese Bedeutung der Aktiengesellschaft näher kennen zu lernen, ist ein Blick auf die Subventionspolitik der grossen Seestaaten erforderlich.

Deutschland gewährt ungefähr 7 Millionen Mark Postsubventionen, 5 $^1/_2$ Mill. für eine Verbindung nach Ostasien und Ausstralien, 1 $^1/_2$ für eine Afrika umkreisende Linie[2]). Die erste Subvention, die seit 1885 besteht, erhält der Norddeutsche Lloyd, die zweite, die seit 1890 gewährt wird, die Deutsche Ostafrika-Linie. Sonst wird in Deutschland keinerlei Staatshilfe gewährt.

---

[1]) Festschrift S. 84.

[2]) Wiedenfeld, Nordwesteurop. Welthäfen S. 194.

Am weitesten in seinen Subventionen geht Frankreich[1]). Es hat ein ganzes System von in einander greifenden Massnahmen zur Förderung der nationalen Schiffahrt eingeführt. Besonders intensive Fürsorge lässt es dem Ausbau der Linien zuteil werden, indem es sehr hohe Postsubventionen zahlt. Diese betragen fast 30 Mill. Frs. von denen fast die Hälfte auf die Linie nach New-York und den Antillen und ein weiterer grosser Anteil auf die ostasiatische und australische fällt. Sämtliche subventionierten Linien werden von Aktiengesellschaften betrieben, von der Messageries Maritimes in Marseille, der Cie. Transatlantique und der Cie. des Chargeurs Réunis beide in Havre.

Weit zurückhaltender ist England in der Förderung seiner Schiffahrtslinien. Im Jahre 1902 wurden im Ganzen 756 000 Lstrl. an festen Postsubventionen gezahlt[2]). Davon entfallen auf die Peninsular & Oriental Steam Nav. Comp. für die Verbindung mit Bombay, Hongkong und Sidney 333 000 Lstrl., auf die Orient Line für die Verbindung mit Sidney 85 000 Lstrl., auf die Royal Mail Steam Packet Comp. für den Westindiendienst 80 000 Lstrl., die Pacific Steam Nav. Comp. für eine Westamerikalinie 32 500 Lstrl. die Union Castle Line für die Verbindung mit Kapstadt 135 000 Lstrl., ausserdem erhält noch die British India Steam Nav. Comp. und die Firma Elder, Dempster & Comp. eine Subvention von zusammen 100 000 Lstrl. Während sich also in Frankreich 24 Mill. M. auf 3 Gesellschaften verteilen, zahlt England an 7 Gesellschaften 15 Mill. M.

---

[1]) Wiedenfeld, a. a. O. S. 188 ff.

[2]) Wiedenfeld S. 191.

Bei allen 3 Staaten kommen nur Aktiengesellschaften bei den Subventionen in Betracht. Obwohl nun Frankreich in den letzten 20 Jahren weit über 750 Mill. Frs. für Subvention ausgelegt hat, hat es doch nur ein Stehenbleiben der Grösse seiner Schiffahrt erreicht[1]). Die Aktiengesellschaften haben zu grosse Unterstützungen bekommen, so dass ihnen eine monopolartige Stellung gesichert war. Sie waren imstande jede andere Linie unterbieten und zu ertöten. So nahm ihnen die Subventionen den Ansporn, auf eigene Kraft gestützt weiter zu streben, und wurde zugleich anstelle eines Förderungsmittels ein Hindernis für die ganze Schiffahrt. Die Subvention in England hat die vernünftige Höhe nicht überschritten und deshalb stets günstig gewirkt. Zu bemerken ist jedoch, dass in jüngster Zeit die englische Regierung der einzigen vom Morgantrust unabhängig gebliebenen Gesellschaft, der Cunard Line besonders zum Bau von Schnelldampfern sehr grosse Unterstützung zuteil werden lässt, sodass auch hier die Zeit erst lehren muss, ob diese erfolgreich wirken wird. Am günstigsten hat die Subvention in Deutschland gewirkt. Da die beiden grossen Gesellschaften ohne jede Staatsunterstützung gegründet waren, im scharfen Wettkampfe mit den englischen Gesellschaften alle Kräfte zusammen nehmen mussten und so auf eigenen Füssen zu stehen gelernt hatten, konnte die Subvention auch nur günstig wirken. Nachdem in den ersten Jahren bei den unterstützten Linien keine Erfolge erzielt worden waren, hat sich der Verkehr jetzt immer mehr gesteigert,

---

[1]) Greve, Schiffahrtsubventionen (Stand in Frankreich).

sodass die Gewinne schon heute befriedigend sind. Die Hamburg-Amerika-Linie hat sich sogar vor einiger Zeit ihres Anteils, den sie an der subventionierten Linie nach Ostasien gehabt hatte, entäussert und selbständig die Linie aufrecht erhalten, ein Beweis, in welcher Weise der Verkehr gewachsen ist.

Die Aktiengesellschaft bietet bei richtiger Politik den Staaten ein hervorragendes Mittel, dem Handel und damit der ganzen Volkswirtschaft seine Fürsorge zuzuwenden, und fördert so zugleich den ganzen Seeschiffahrtsbetrieb eines Landes.

Ist der Verlust, den die Aktionäre einer Gesellschaft erleiden können, im ungünstigsten Falle auf die Einlage beschränkt, so können ihre Gewinne unbeschränkt gross sein. Dieser Möglichkeit verdankt die Aktiengesellschaft ihre Existenz und ihre Grösse, denn sie veranlasst die Kapitalbesitzer, ihr Geld den Gesellschaften zu geben, und bringt so diese zustande. Die Möglichkeit unbegrenzt hoher Dividenden und die wirklich erzielte Rentabilität ist deshalb auch bei der Aktiengesellschaft im Seeschiffahrtsbetriebe von grösster Bedeutung, privatwirtschaftlich, weil durch sie die Kapitalkraft der Gesellschaft und damit ihre Fähigkeit, sich den Anforderungen des Verkehrs anzupassen und die Konjunkturen auszunutzen, geschaffen wird; volkswirtschaftlich, weil durch sie die Aktiengesellschaft, deren wirtschaftliche Bedeutung wir in vielfacher Hinsicht schon kennen lernten, überhaupt möglich wird. Die Rentabilität hat ferner grosse Bedeutung für die grosse Zahl von Aktionären und endlich auch für den ganzen Rhedereibetrieb, falls sie höher sein sollte, als die der Privatbetriebe.

Die im Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften angegebenen Seeschiffahrtsgesellschaften verteilten im Durchschnitt der letzten 20 Jahre folgende Dividenden:

Hamburg:

A. G. Alster . . .	$3^1/_3$ %	Hamburg-Amerika-Linie	6 %
Continentale Rhed . .	0 %	Hamb.-Bremer-Afrika-Linie	3 %
Union A. G.	4 %	Hamb.-Südamerik D.G.	10 %
Austral. D. A. G. . .	5 %	Hanseat. D. Co. . . .	4 %
Kosmos	5 %	Nord-Ostsee-Rhed. . .	3 %
Levante-Linie . . .	3 %	Rhed. A. G. v. 1896 .	5 %
Ostafrika-Linie . . .	6 %		

Bremen:

Atlantic	30 %	Tidemann A. G. . .	5 %
Argo	4 %	Visurgis	4 %
Neptun	8 %	Rickmers Rhed. A G.	7 %
Triton	3 %	Roland	4 %
Hansa	8 %	Ges. Unterweser . .	3 %
Nordd. Lloyd . . .	6 %		

Die übrigen kleineren deutschen Gesellschaften haben im Durchschnitt $4^1/_2$ % verteilt.

Es ergibt sich so ein Gesamtdurchschnitt aller Gesellschaften von 5 %. Teilt man die Gesellschaften der Kapitalgrösse nach in Gruppen, so entfallen auf die Gesellschaften

bis zu 1 Mill. M. Kapital . 4,3 % Dividende
„ „ 10 „ „ „ . 5,3 % „
über 10 „ „ „ . 7,0 % „

Die Summe der Reingewinne betrug 1906 $34^1/_2$ Mill. M., 7 Gesellschaften hatten in diesem Jahre Verluste, zusammen von $^1/_2$ Mill. Nach Abzug dieser bleiben als Bruttoreingewinn der Aktiengesellschaften 34 Mill. M. übrig. Dies ergibt auf

die 410 Mill. M. Aktienkapital eine Rentabilität von 8%. — Die Summe der Abschreibungen betrug 1906 50 Mill. M., also über 12% des Kapitals.

Die Verzinsung des Aktienkapitals ist bei den Schiffahrtsgesellschaften im Durchschnitt nicht sehr hoch, da infolge ungünstiger Konjunkturen die Dividenden oft jahrelang ausfallen. Diese mittelgrosse Verzinsung hat aber doch für die Rhedereigesellschaften einen Vorzug. Durch sie werden nur zu Spekulationszwecken gegründete Gesellschaften im Seeschiffahrtsbetriebe unmöglich gemacht. Nur wenn die Aussicht dauernder hoher Gewinne vorhanden ist, kommt eine übergrosse Beteiligung weiterer Kreise von Kapitalisten zustande, nur dann ist die Möglichkeit von Kurstreibereien geboten. Ist aber nur mittelgrosse Verzinsung, eventuell auch jahrelanger Ausfall der Dividenden anzunehmen, so beteiligen sich an der Gründung nur am Betriebe Interessierte, also bei der Schiffahrtsgesellschaft Kaufleute, deren Existenz mit der Seeschiffahrt zusammenhängt. Bei ihnen sind aber die Aktien in fester Hand und der Spekulation entzogen. Dies gilt nicht nur für die kleineren Gesellschaften, sondern ebenso auch für die grossen, trotz der Miliionen Aktienkapitals, der vielen Aktionäre und der besseren Rentabilität. So sagt Prof. Thiess,[1]) dass in Hamburg und Bremen das Gros der Schiffahrtsaktien in ausserordentlich festen Händen ist, bei Kaufleuten, die nicht nur mit dem Werte der Aktien, sondern mit ihrem ganzen Beruf und Geschäft an der Rhederei beteiligt sind. Man dürfe sich nicht durch den kleinen Teil, der an der Börse ist, täuschen lassen, es stände fest, dass dort schon kleine Mengen die Kursschwankungen

[1]) Thiess, Organisation und Verbandsbildung S. 12.

hervorriefen. Gilt dies nun auch für das Gros der Aktien der grossen Gesellschaften, so ist doch zu sagen, dass noch genügend Aktien für die Beteiligung auch anderer Kapitalisten und Sparer vorhanden sind, so dass auch die übrige Bevölkerung Anteil an den Gewinnen der grossen Gesellschaften nehmen kann. Wie gross nun diese Beteiligung ist, lässt sich natürlich kaum feststellen.[1])

Die Möglichkeit, mit den Schiffahrtsaktien zu spekulieren, wird ferner auch durch die sehr vorsichtige Finanzpolitik der grossen Gesellschaften, um die es sich vor allem handelt, vermindert. Hamburg-Amerika-Linie und Norddeutscher Lloyd legen stets über $^2/_3$ der Gewinne zurück und sind so bemüht, auch in schlechten Zeiten Dividenden zu verteilen.[2]) So konnte die Hamburg-Amerika-Linie in der Krise von 1901/2 doch noch 6 und 4 % Dividende verteilen.

Fällt so bei den Schiffahrtsgesellschaften der Nachteil der aktiengesellschaftlichen Unternehmungsform, dass sie leicht spekulativen und betrügerischen Zwecken dienen können, fort, so verhindert die Zusammensetzung in der Hauptsache aus Kaufleuten, dass über den Bedarf hinaus Gesellschaften gegründet werden, da sich die mit den Verhältnissen vertrauten Kaufleute schwerlich an solchen beteiligen werden. Zugleich erschwert dieser Umstand Miss-

---

[1]) Auf eine Anfrage wurde dem Verf von kompetenter Seite mitgeteilt, dass einerseit die Aktien der grossen Gesellschaften, die durch die ausgedehnte Reklame bis in die weitesten Kreise hinein bekannt seien, über ganz Deutschland verbreitet wären und viele kleinere Kaufleute und Kapitalisten und auch Sparer Aktionäre wären, dass anderseits aber auch grössere Posten Aktien sich in festen Händen befänden.

[2]) Himer, H.-A.-L. S. 144.

oder Uebergriffe der Leiter und übt sogar einen günstigen Einfluss auf die Betriebsleitung aus.

Ist die Beteiligung der Kaufleute an den Gesellschaften für den Betrieb ein günstiger Faktor, so gilt dies auch von den Gesellschaften für den Beruf der Kaufleute. Die aktiengesellschaftliche Unternehmungsform ermöglicht es den Kaufleuten, durch Beteiligung an der Gesellschaft leicht in angemessener Weise ihre mit der Seeschiffahrt verknüpften Interessen zu wahren.

Die durchschnittliche Dividende beträgt bei den kleinen Rhedereigesellschaften 4,3 %, bei den mittleren 5,3 % und bei den grossen 7 %. Die durch die Aktiengesellschaften ermöglichten Betriebskonzentrationen und Sicherungen müssen eine gössere Rentabilität ergeben; da nun auf den grossen Gesellschaften der Schwerpunkt dieser Unternehmungsform ruht, die Privatrhedereien aber nur durchschnittlich den kleinen Gesellschaften entsprechen, ist der Schluss berechtigt, dass die Schiffsaktiengesellschaft nicht nur den Betrieb in Bezug auf die Bedürfnisbefriedigung in rationeller und besserer Weise ermöglicht, sondern ihn auch rentabler zu gestalten vermag als die Privatrhederei.

Die höhere Rentabilität gestattet wiederum, grössere Abschreibungen und Aufwendungen für Betriebssicherungen zu machen. Der Norddeutsche Lloyd konnte 1906 für 16 Mill. M. Abschreibungen machen, ausserdem besitzt er für 33 Mill. Reserven. Ebenso viel Reserven besitzt die Hamburg-Amerika-Linie. Diese machte 1906 sogar für fast 18 Mill. Abschreibungen [1]) Die Betriebssicherungen

[1]) V. 1897 — 1906 machte die H.-A.-L. zusammen 120 Mill. Abschreibungen (Himer, H.-A.-L S. 150).

und Einrichtungen zur Betriebsbeförderung, die zum grossen Teil auch dem ganzen Seeschiffahrtsbetriebe zugute kommen, lernten wir schon früher kennen.

Die im Verhältnis zu den Privatrhedereien günstige Rentabilität der Aktiengesellschaft, besonders der grossen, gestattet den Gesellschaften, ihren Angestellten verhältnismässig hohe Gehälter zu geben. Von den Schiffsgesellschaften gilt so auch, wie von den anderen Aktiengesellschaften, dass sie der besseren Verwertung und Verteilung der intellektuellen Kraft des Volkes Vorschub leisten und unbemittelten, aber begabten Menschen die Möglichkeit zur Entfaltung ihrer Talente geben. Die Aktiengesellschaften ziehen die tüchtigsten Kräfte durch hohe Gehälter in ihren Dienst und bieten ihnen eine günstige Gelegenheit, ihrer Person Geltung zu verschaffen, ein zweckmässiges Arbeitsfeld, eine gute wirtschaftliche Existenz, eine angesehene gesellschaftliche Stellung. Sie bewirken so die Nutzbarmachung tüchtiger und begabter Menschen und führen auch oft vermögenslosen oder nicht hinreichend vermögenden Personen die zur wirtschaftlichen Betätigung nötige Kapitalkraft zu. Der Erfolg eines Betriebes hängt aber wie von guten Leitern, so auch von tüchtigen Beamten ab. Zur Besoldung und zur Sicherung der wirtschaftlichen Stellung dieser kann die grosse Schiffahrtsgesellschaft wiederum ganz andere Aufwendungen zu machen, als eine kleine Privatrhederei. Ferner bietet sie durch ihre Dauer ihren Angestellten auch eine bedeutend sichere Erwerbsmöglichkeit, als die von den Inhabern abhängige Privatfirma. Die Schiffahrtsgesellschaften bedeuten so eine nicht geringe Stütze des Mittelstandes. Auch für die arbeitende Bevölkerung

haben die grossen Aktiengesellschaften hohe wirtschaftliche Bedeutung, indem sie dieser auf dem Gebiete des Seewesens gute und sichere Erwerbsmöglichkeiten geschaffen haben, beschäftigen doch allein die Hamburg-Amerika-Linie und der norddeutsche Lloyd in fester Stellung 45000 Menschen, 20000 auf dem Lande und 25000 auf dem Wasser. Ueber 12 Mill. zahlte der Norddeutsche Lloyd 1906 seinen Angestellten.

Um zu sehen, wie weit die Grossschiffahrtsgesellschaften so eine Stütze des Mittelstandes bedeuten, möge daraufhin das

Betriebspersonal der Hamburg-Amerika-Linie gegliedert werden. (Mitte 1907).

1. Seemännisches Personal ca. 12500 Personen; davon Kapitäne und Offiziere ca. 730; Ingenieure, Maschinisten ca. 830;
2. Personal an Land:
   a) in Hamburg: 7400 (und zwar 950 kaufmännische und technische Beamte, 5650 Kai- und Werkstättenarbeiter, 800 weitere ständige Arbeiter),
   b) in New-York: 830 (130 Beamte, 700 Arbeiter),
   c) an anderen überseeischen Plätzen: 300;
3. Personal des Reisebureaus (Hauptbureau Berlin sowie 15 Zweigbureaus) 150;
4. Personal der 44 eigenen Passagebureaus der Gesellschaft (39 in Europa, 5 in Amerika) 250 Personen;

Summa 21430 Personen.

Diesem eigentlichen Betriebspersonal schliessen sich die grosse Zahl der Passage- und Frachtagenten an, die in allen Hauptverkehrsplätzen Europas und Amerikas die

Geschäfte der Gesellschaft besorgen. Ihre Zahl beläuft sich auf ungefähr 5500. Lässt man die grosse Zahl der Passage und Frachtagenten ausser Betracht, so ergibt sich von 21430 Angestellten eine Zahl von über 3000 Personen, die dem Mittelstande zuzurechnen sind.

Die Rentabilität der grossen Gesellschaften gestattet diesen aber auch besondere Fürsorge für die Arbeiter und die Aufwendung bedeutender Mittel zu Wohlfahrtseinrichtungen zu Gunsten der Arbeiter und Angestellten. So sind bei der Hamburg-Amerika-Linie die Interessen der Arbeiter in bester Weise wahrgenommen. Der Betriebskrankenkasse dieser Gesellschaft gehörten 1906 4000 Personen durchschnittlich an. 1905 wurden 134800 M. im Interesse der Mitglieder verausgabt. Dieser Ausgabe stehen 160000 M. Einnahme gegenüber, die sich aus den Beiträgen der Mitglieder (107000 M.) und dem Beitrag der Gesellschaft von 53000 M. zusammensetzen.[1]) Das Vermögen der Kasse beträgt 93000 M. Ferner besitzt die Hamburg-Amerika-Linie eine der bedeutendsten Fürsorgekassen in ihrer 1888 gegründeten Pensionskasse für Invaliden, Witwen und Waisen. Im Laufe von 18 Jahren ist hier ein Vermögen von 3,8 Mill. M.[2]) angesammelt worden, und zwar hauptsächlich durch Zuwendungen der Gesellschaft. Diese Kasse hat seit ihrer Gründung über 1 Mill. M. ausgezahlt. 1906 gehörten ihr über 2000 Personen an. Aehnliche Einrichtungen wie die Hamburg-Amerika-Linie besitzen auch der Norddeutsche Lloyd und andere Gesellschaften. Von den Wohlfahrtseinrichtungen

---

[1]) Th. Gutmann, H.-A.-L.

[2]) Himer, H.-A.-L. S. 146.

des Lloyds[1]) ist die älteste die 1874 gegründete Seemannskasse. Diese ist für alle Angestellte zu Wasser und zu Lande bestimmt. Die Einnahmen setzen sich aus den Beiträgen der Mitglieder und den ziemlich bedeutenden Zuschüssen der Gesellschaft zusammen. Die Verwaltung ist selbständig und geschieht unentgleltlich vom Lloyd aus. Von ihrem Bestehen bis 1907 hat die Kasse beinahe $7\,^1/_2$ Mill. M. vereinnahmt und für Pension fast $3\,^1/_2$ Mill., an Krankenunterstützung 60000 M., an Kapitalauszahlung an Hinterbliebene fast 600000 M., an Entschädigung für eingebüsste Effekten 311000 M. verausgabt Das Vermögen der Kasse betrug 1906 3 Mill. M. Während diese Kasse den Hinterbliebenen nur eine Kapitalabfindung zahlt, ist 1897 auch ausserdem noch eine Pensionskasse für Witwen und Waisen eingerichtet worden. Diese hat in der Zeit ihres Bestehens 1,9 Mill. an Beiträgen, 78000 M. an Zuschüssen des Lloyds, 220000 M. an besonderer Zuwendung des Lloyds, 380000 an Zinsen und 156000 an besonderen Einnahmen gehabt. Dagegen sind gezahlt an Witwenpension 462000 M., an Waisenpension etwa 30000 M. und an Abfindung 15000 M. — Das Vermögen beträgt jetzt 2,2 Mill. M. Eine weitere wohltätige Stiftung ist die Elisabeth-Wiegand-Stiftung vom Jahre 1900. Diese ist für beim Lloyd angestellte oder angestellt gewesene, bedürftige Personen und deren Angehörige bestimmt. 1906 verfügte sie über 300000 M. Kapital; 150000 hatte sie bis dahin an Unterstützungen gezahlt. Seit 1903 sind auch die vom Lloyd in den Weserhäfen beschäftigten Ladungs- und Kohlenarbeiter und deren Angehörige in den Bereich

[1]) Kapitel „Wohlfahrtseinrichtungen“ der Festschrift S. 522 ff.

dieser Bestrebungen eingezogen worden. Es ist eine Sterbekasse und eine Witwen- und Waisenpensionskasse errichtet worden. Der Lloyd hat sich verpflichtet, zu der ersten Kasse Zuschüsse zu geben, die der Beitragsleistung der Arbeiter gleichkommen. Für die zweite Kasse hat der Lloyd 100000 M. als Grundfonds überwiesen. Von den weiteren Einrichtungen des Lloyds sollen noch die Lloydkantine in Bremerhaven, die den Mannschaften und Arbeitern Speise und Obdach billig gewähren und die Erholungsstation in Brasilien, die auf fiberfreiem Gebiet gelegen, den Lloydmannschaften und Arbeitern während der Liegezeit in Santos einen Schutz gegen das gelbe Fieber gewähren sollen, erwähnt werden. Dr. Neubauer sagt in der Festschrift des Lloyds über die Wirkung der Wohlfahrtseinrichtungen,[1]) dass durch sie nicht nur den Seeleuten, sondern auch deren Angehörigen am Lande, sowie allen Angestellten des Lloyds die Gewähr geboten ist, im Falle der Not einen starken Rückhalt zu haben. Aus diesem Rückhalt erklärten sich nicht zum wenigsten die langen Dienstzeiten aller Angestellter, besonders der Seeleute und Maschinisten. „Wer einmal beim Lloyd angestellt ist, bleibt in seiner Stellung, wenn ihn nicht eigne Verschuldung daraus entfernt. Auf der anderen Seite bildet diese Beständigkeit im Lloydpersonale, sowohl für die Gesellschaft selbst, wie darüber hinaus für nationale Interessen eine Bürgschaft für die Erhaltung eines zuverlässigen, nach den höchsten Anforderungen ausgebildeten Personals für die Marine.“

---

[1]) Festschrift S. 530.

Ebenso wie die aktiengesellschaftlichen Grossbetriebe im allgemeinen, erhalten auch die Schiffahrtsgesellschaften dadurch grosse Bedeutung, dass sie in enger Verbindung mit einer grossen Zahl von anderen Betrieben gewerblicher und industrieller Art stehen und so die wirtschaftliche Existenz tausender in solchen Betrieben Beschäftigter schaffen. Die Grossbetriebe sind, wie Prof. Zahn, der Bearbeiter der vorletzten grossen Berufszählung, sagt, gemäss ihrer Verfassung, Ausdehnung und Produktionskraft von so weittragendem Einfluss auf die Volkswirtschaft, dass private und öffentliche Interessen in ihnen aufs engste verbunden erscheinen. Die sozial verschiedensten Klassen von Familien sind in ihrer Existenz von ihnen abhängig. Daneben verfolgen tausende von Kunden aus nah und fern das Geschäft, zahlreiche Händler, Lieferanten, Konkurrenten, ja die ganze Stadt hat Interesse am Auf- und Niedergange der betreffenden Unternehmen. Im bremischen Staate bildet der Norddeutsche Lloyd einen einschneidenden, wenn nicht den allerwichtigsten Faktor.[1]) Die Hamburg-Amerika-Linie vermittelt fast den ganzen Aussenhandel Hamburgs. Auf eine ungeheure Zahl von anderen Betrieben wirkt der Umtrieb der Kapitalmassen der grossen Gesellschaften, die Ausgaben, die sie für Beschaffung neuen Materials an Schiffen, für Ausrüstung, Proviant, Betriebsanlagen machen, befruchtend. So verbrauchen die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd zusammen jährlich für 30 Millionen Proviant[2]) und für 50 Mill. M. Kohlen.

---

[1]) Festschrift S. 125.

[2]) Allein der Lloyd verbrauchte an Bord der Dampfer über 7 Mill. kg. Fleisch, Fische und Geflügel (Festschrift, Kaz. Proviantamt).

Nicht mit Unrecht kann man den Norddeutschen Lloyd auch Städtegründer nennen. Nicht nur Bremerhaven, sondern auch die umliegenden Ortschaften, besonders die kleine Stadt Lehe, verdanken ihr Wachsen und Blühen fast ausschliesslich dieser Gesellschaft, wohnen doch in den beiden Städten einschliesslich der Angehörigen 25 000 Lloydangestellte.[1])

Die grossen Gesellschaften haben dem ganzen deutschen Aussenhandel immer neue Wege gewiesen und ihm zahlreiche neue Betätigungsgebiete erschlossen. Wer die Bilanz unserer Wehrkraft zur See und unsere Bereitschaft zur aktiven Beteiligung an den von anderer Seite aufgerührten Welthändeln zieht, pflegt wohl, wie Prof. Thiess sagt[2]), mit Besorgnis bei der Betrachtung von Zahl und Umfang unserer Kriegsschiffe zu verweilen, er wird aber wohl kaum vergessen, dass Deutschland in seinen neuen, stets aktionsbereiten leistungsfähigen und vorzüglich geführten grossen Handelsdampfern ein Material von Hilfskreuzern, Kohlen- und Transportschiffen besitzt, das keine Nation in gleicher Qualität aufweist.

Besondere Erwähnung verdient noch die Bedeutung, die die grossen Gesellschaften für die Schiffsbauindustrie haben. Die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd können nicht nur Förderer, sondern sogar Schöpfer des heutigen grossartigen Schiffsbaus genannt werden, haben sie diesen doch geradezu „systematisch“ zu seiner Leistungsfähigkeit erzogen.[3]) Ihnen verdankt Deutschland die Entwicklung seiner grossen Schiffswerften zu ihrer gegenwärtigen Bedeutung und ebenso die Befruchtung des Schiffsbaues

---

[1]) Festschrift S. 125.

[2]) Thiess, Hamburg-Amerika-Linie S. 8.

[3]) Festschrift S. 388.

mit neuen Ideen und die Heranbildung der Hilfsindustrien, so dass heute die grössten Schiffe ganz aus deutschem Material gebaut werden können. Vom Jahre 1880 ergibt sich eine ständige Beschäftigung der deutschen Werften seitens der grossen Gesellschaften, die sich auf viele Millionen jährlich beziffert. Von 1892 ab hat der Lloyd allein jährlich bis zu 30 Mill. M. dem deutschen Schiffsbau zugeführt.[1]) Im ganzen hat diese Gesellschaft für 270 Mill. M. Schiffe in Deutschland bisher bauen lassen.[2]) Von den 417 Mill., die der Lloyd überhaupt hierfür verausgabt hat, ist dies ein sehr bedeutender Teil, besonders wenn man bedenkt, dass der deutsche Schiffbau erst grossgezogen werden musste. Gerade hierbei hat der Lloyd auch einen besonderen Einfluss ausgeübt, hat er sich ja auch bei der Uebernahme der Reichspostlinie nach Ostasien an Bestimmungen gebunden, die dem deutschen Schiffbau speziell zu gute kommen; im Gegensatz hierzu hält sich die Hamburg-Amerika-Linie mehr an kaufmännische Gesichtspunkte. So hat diese Gesellschaft auch im letzten Jahre von 134000 RT. Neubauten 81000 dem Auslande zugeteilt, während der Lloyd seine letzten Neubauten von 187000 RT. sämtlich in Deutschland bauen lässt. — Wie der Lloyd auf die Entwicklung der deutschen Schiffswerften eingewirkt hat, zeigt das allmähliche Wachsen der Summen, die ihm zugeflossen sind In den ersten 26 Jahren hatte der Lloyd für Neubauten in England 70 Mill., in Deutschland 1 Mill. M. ausgegeben.[3]) Von 1881 ab tritt die ständige Beschäftigung des deutschen Schiffbaues

---

[1]) Festschrift S. 388.

[2]) Festschrift S. 387.

[3]) Festschrift S. 387.

ein, so dass heute der Lloyd bis zu 30 Mill. dem deutschen und nur geringe Beträge dem ausländischen Schiffbau zuführt.

Die ersten in Deutschland gebauten Schiffe waren genau nach englischem Muster hergestellt. Jedoch schon 1886 konnte der Stettiner Vulkan selbständig die ersten Schnelldampfer bauen. 1889 bestellte die Hamburg-Amerika-Linie auf Anraten des jetzigen Kaisers die ersten Doppelschraubendampfer beim Vulkan. Der deutsche Schiffbau war jetzt schon so entwickelt, dass diese glänzend ausfielen. Seitdem hat die Entwicklung besonders durch die Zuwendung aller Neubauten des Lloyds an deutsche Werften ständig zugenommen, so dass er heute die grösste Leistungsfähigkeit erreicht hat. 1898 schlossen Hamburg-Amerika-Linie und Norddeutscher Lloyd mit dem Verbande Deutscher Grobblechwalzwerke einen Vertrag ab, um zu verhindern, dass die Hilfsindustrien des Schiffbaues die deutschen Eisen- und Stahlwerke durch die Verwendung englischen Materials zu sehr vernachlässigt würde.[1]) Sie verpflichteten sich, bei allen Neubauten auf deutscheu Werften nur deutsches Material verwenden zu lassen.

Von den weiteren Verdiensten, die speziell die grossen Gesellschaften haben, ist noch die Entwicklung der Seetouristik hervorzuheben, die hauptsächlich der Hamburger Gesellschaft zufällt. Ferner ist auch der Einfluss der Gesellschaften auf das Eisenbahnwesen bedeutend. Ihr Verdienst besteht nicht nur in der Förderung der Bahnen durch ihren Personen- und Güterverkehr, sondern auch in der Einlegung unzähliger Sonderzüge und in der Ausbildung des Luxuszugwesens.

---

[1]) Festschrift S. 396.

Die für den modernen Betrieb der Seeschiffahrt nötigen Kapitalien zusammenzubringen und das Risiko dieses Betriebes zu tragen, sind Aktiengesellschaften die geeignetste, bei grossem Betriebe die einzig mögliche Unternehmungsform. Durch die Organisationskraft hat die Aktiengesellschaft die Seeschiffahrt in Grossbetrieben geeinigt und zwischen diesen eine grossartige Verbandsbildung geschaffen. Dadurch hat sie kleine Unternehmen, die vorher mit einander hart ringen mussten, zu Betrieben zusammengefasst, die den höchsten Verkehrsanforderungen entsprechen, diese wiederum gesichert, unwirtschaftliche Konkurrenz beseitigt oder eingeschränkt und endlich eine rationelle Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse erzielt. Die Aktiengesellschaft bietet ihrer inneren Organisation und ihrer Leistungsfähigkeit wegen dem Staate bei richtiger Subventionspolitik ein vorzügliches Mittel, die Interessen des Handels und damit der ganzen Volkswirtschaft wahrzunehmen, und erhält zugleich dadurch für den ganzen Seeschiffahrtsbetrieb Bedeutung, da der durch die subventionierten Gesellschaften hervorgerufene Verkehr der ganzen Rhederei zugute kommt. Die Statistik zeigt, dass die Dividende der Schiffsaktiengesellschaften im Durchschnitt nur mittelgrosse sind. Dies verhindert eine allzu grosse Teilnahme von Kapitalisten, die sonst kein Interesse am Betriebe haben, und dadurch die Gründung von Gesellschaften zu spekulativen und betrügerischen Zwecken. Die Gesellschaften setzen sich fast nur aus Kaufleuten, die an der Seeschiffahrt beteiligt sind, zusammen. Diese Zusammensetzung verhindert auch die Gründung von Gesellschaften über den Bedarf hinaus, erschwert Missgriffe der Leiter und übt einen günstigen Einfluss auf die Leitung der Betriebe aus. Die durch die Betriebskonzentrationen und Sicherungen

erzielte günstige Rentabilität der Gesellschaften zeigt, dass diese Unternehmungsform nicht nur die Bedürfnisbefriedigung in rationellerer und besserer Weise ermöglicht, sondern auch den Betrieb rentabler zu gestalten vermag, als der Privatbetrieb. Die grössere Rentabilität gestattet wieder nicht nur grössere Abschreibungen, sondern auch höhere Aufwendungen für die Angestellten und Arbeiter, besonders auch durch Wohlfahrtseinrichtungen. So bilden die Schiffsaktiengesellschaften eine Stütze des Mittelstandes und eine gute und sichere Erwerbsmöglichkeit für die arbeitende Bevölkerung. Wie jeder Grossbetrieb, so üben auch die grossen Schiffahrtsgesellschaften durch direkte und indirekte Abhängigkeit vieler tausender wirtschaftlicher Existenzen von ihnen einen nicht hoch genug einzuschätzenden Einfluss auf das volkswirtschaftliche Leben.

Konnten in dieser Arbeit nur die deutschen Verhältnisse in ausführlicher Weise beleuchtet werden und nur flüchtig die ausländischen erwähnt werden, so kann man doch erkennen, dass Deutschland berechtigt ist, auf seine Schiffahrtsaktiengesellschaften stolz zu sein, haben doch die Vorzüge dieser Unternehmungsform fast allein Deutschlands Stellung unter den Welthandelsflotten geschaffen.

Lebenslauf.

Am 12. Juni 1886 wurde ich als Sohn eines Schiffsrheders in Stettin geboren. Der Konfession nach gehöre ich zur evangelischen Kirche. Meine Schulbildung erhielt ich auf dem humanistischen Stadtgymnasium in Stettin, an dem ich Ostern 1905 meine Reifeprüfung bestand. Nach einhalbjähriger Tätigkeit in der kaufmännischen Praxis studierte ich vom Herbst 1905 bis Ostern 1907 in Leipzig und hörte dort Vorlesungen bei den Herren Professoren Stieda, Eulenburg, Stintzing, Friedberg, Beer, Davies, Sohm, Biermann und Friedrich. Im Sommersemester 1907 studierte ich an der Technischen Hochschule in Aachen und hörte dort die Herren Professoren Kähler, Wieler, Kayser, Kolsen, Lehmann, Schatz, Ward und Onstein. Nachdem ich im Oktober 1907 mein Diplomexamen in den Handelswissenschaften in Aachen abgelegt hatte, setzte ich mein Studium in München fort, wo ich Vorlesungen bei den Herren Professoren Brentano, v. Mayr und Lotz hörte. Seit Ostern 1908 studierte ich in Halle, wo ich die Herren Professoren Conrad, Hesse, Uphues und Schwarz hörte.

Walther Stenzel.